3,80 €

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 8
August 2006
55. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,40 €
Schweiz 7,50 sFr
Benelux 4,40 €
Frankreich 4,40 €
Italien 5,- €
Dänemark 42,- dkr



B13411

TESTS

ROCOS Multi-Maus

KATOS Noch-Zigarre

Railworld Gera
Sekt oder Selters

Häuser von MaKaMo
Jetzt kommt der Karton

Hollenbachs 80009
Lok gegen Schrott

WERKSTATT

Opplinger Hoch- und Tiefbau

Die Anlagen des AMFC Orléans
Von Sully nach Argent

Bayerns Tempo-Rausch
Mit 300 km/h im ICE3

Härtetest für Schienenfahrzeuge

Die Klima-Kammer

Inhalt



32 The Rail goes on

Ein Erlebnispark soll dem einst bedeutenden Bahnknoten Gera zu neuer Blüte verhelfen.



Schnee, Sturm, Hitze 16

In Wien spielt das Klima verrückt – jedoch nach vorher geplanten Abläufen und unter Aufsicht.



38 Private Sonderfahrt

Der Traum von der eigenen Lok: Klaus Hollenbach erfüllte ihn sich im Arbeiter- und Bauern-Staat.

84 Routes à la France

Die Modellbauer des AMFC zeigen Motive französischer Bahnen in den drei Spurweiten H0, N und Nm.





Titel: Ein Itino von Bombardier wird intensiver Sonnenbestrahlung ausgesetzt.
Foto: RTA



Stadt, Land, Fluss 58

Schöner unsere Modell-Städte und Gemeinden: Opplingen erhält sein Landschaftsbild, Teil 6 der Serie.

Bahnwelt Aktuell

REGIONALISIERUNGSMITTEL

Bundesrat nickt ab

Der 16. Juni 2006 wird nicht als glanzvoller Tag deutscher Verkehrspolitik in die Annalen eingehen. Mit seiner Zustimmung zum so genannten „Haushaltbegleitgesetz 2006" hat der Bundesrat zum einen der Mehrwertsteuererhöhung um drei Prozent ab 1. Januar 2007 grünes Licht gegeben und zum anderen der schon vom Bundestag (MEB berichtete) beschlossenen Kürzung der Gelder nach dem Regionalisierungsgesetz den Weg frei gemacht. Für die Länder ergibt sich in den Jahren 2006 bis 2009 ein Minus von 2,3 Milliarden Euro, das nach einem gefundenen Kompromiss nur schwach gemildert wird. Für 2006 und 2007 bleibt es bei der vorgesehenen Höhe der Mittel. Laut Finanzministerium wird „für die Jahre 2008 bis 2010 (...) den Ländern für die Absenkung der Regionalisierungsmittel eine Kompensation von insgesamt 500 Millionen Euro auf gesetzlicher Grundlage gegeben, die die Länder zur Aufrechterhaltung (...) von schienengebundenen Nahverkehren einsetzen können." Während Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) den Kompromiss begrüßte und SPD-Verkehrspolitiker Karl-Uwe Beckmeyer von einem „guten Tag für die Kunden des Nahverkehrs" sprach, kritisieren verschiedene Verbände die Mittelstreichung scharf. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) verurteilte die Haltung der Bundesländer, die mit ihrer Zustimmung entgegen allen bisherigen Verlautbarungen gehandelt hätten. Landesverkehrsgesellschaften wie die Nahverkehrsservice-Gesellschaft (NVS) Thüringen oder der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) stellten bis hin zu streckengenauen Übersichten mögliche Folgen der Kürzungen dar. Zwar steht den Ländern ein Anteil aus der Mehrwertsteuererhöhung zu, doch befürchtet beispielsweise Dirk Flege, Geschäftsführer der „Allianz pro Schiene", „dass die zusätzlichen Gelder aus der Mehrwertsteuererhöhung nicht für den Nahverkehr eingesetzt werden, sondern zur Stopfung von Haushaltslöchern."

Foto: Mann



Ob auch diese Nahverkehrsverbindung von den Kürzungen betroffen sein könnte, ist jetzt noch nicht abzusehen: Am Mittag des 13. Juni 2006 rollt RB 17918 aus Richtung Sebnitz bei glühender Sommerhitze über die Elbbrücke in den Bahnhof Bad Schandau.

Der VCD fordert die Länder auf, die Einnahmen aus der Mehrwertsteuer zur Kompensierung zu verwenden. Der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) meint hingegen: „Neue Ideen sind gefragt!" Er benennt sehr hohe Verwaltungskosten und Parallelverkehre von Bus und Bahn als Einsparpotential. Ähnlich äußert sich der Landesverband Baden-Württemberg von Pro Bahn. Der Verband sieht auf mittlere Sicht erhebliches Einsparpotential, wenn das Land regionale Schienenstrecken in eigene Verantwortung übernehmen würde. Dies ermögliche kostengünstigere Lösungen. Ein Problem für die Länder und Landesverkehrsgesellschaften besteht nun auch darin, dass sie mit einigen EVU langfristige Verträge abgeschlossen haben, aus denen sie nicht ohne Weiteres aussteigen können. Dafür zeichnet sich zur Zeit noch keine praktikable Lösung ab.

ÖSTERREICH

Semmering-Spektakel

Foto: Saßmann



Die beiden Wiener Sonderzüge, die von vier Dampfloks gezogen wurden, sind am 11. Juni 2006 im Bahnhof Semmering angekommen.

Die diesjährige Großveranstaltung des 1. ÖSEK (1. Österreichischer Straßenbahn- und Eisenbahnklub) fand am 10. und 11. Juni 2006 statt. Am ersten Tag wurden die beiden Gastlokomotiven aus Ungarn, die 109.109 und die Nr. 204 des Eisenbahnmuseums Budapest, im Heizhaus Straßhof präsentiert und am darauf folgenden Tag gab es eine „Österreich-Ungarische Sonderfahrt" von Wien über den Semmering nach Mürzzuschlag. Absoluter Höhepunkt der Veranstaltung war eine Parallelfahrt der mit den Lokomotiven 109.13 (TM Wien/1. ÖSEK) und 109.109 (MAV) und Nr.372 (TM Wien/1. ÖSEK) und Nr. 204 (MAV) bespannten Sonderzüge zwischen Gloggnitz und Eichberg beziehungsweise zwischen Semmering und Spital am Semmering. Nach der Ankunft im Eisenbahnmuseum (Kulturbahnhof) Mürzzuschlag gab es dann die obligate Drehscheibenparade, an der sich auch die mit einem Sonderzug aus Graz herbeigeeilte GKB-Südbahnlok Nr. 671 (C-n2/Baujahr 1860/älteste betriebsfähige Dampflok der Welt!) beteiligte.

PRIVATBAHN

OHE-Sp wird „hvle“

● Die bisherige Osthavelländische Eisenbahn AG (OHE-Sp) mit Sitz in Berlin-Spandau firmiert seit 1. Januar 2006 als Havelländische-Eisenbahn-Aktiengesellschaft (hvle). Die Änderung des Namens wurde erforderlich, da das bisherige Kürzel OHE auch von der Osthannoverschen Eisenbahn verwendet wird. Beide Bahngesellschaften sind im Schienengüterverkehr tätig. Die „hvle“ wurde am 7. August 1892 als Aktiengesellschaft der Osthavelländischen Kreisbahnen (OHKB) durch die Städte Nauen, Ketzin, den Landkreis Oberhavel sowie einige Zuckerfabriken der Umgebung gegründet. Der Name Osthavelländische Eisenbahn AG wurde seit dem Jahr 1998 geführt. Die „hvle“ betreibt die Werkbahn im Bombardier-Werk Hennigsdorf, die Anschlussbahn in Premnitz und zum KV-Terminal Wustermark und bietet Leistungen im Strecken-Güterverkehr an. Seit dem 1. April 2005 hat die „hvle“ auch einen Standort in Blankenburg (Harz) und wickelt von dort Verkehre für die Fels-Kalkwerke auf der Rübelandbahn ab. Auf dieser Steilstrecke setzt die „hvle“ im Güterverkehr die Lokomotiven der BR 250, „Blue Tiger“, in Doppeltraktion ein. Vorhanden sind dafür die Lokomotiven V330.1 (ex Bombardier 250 002), V330.2 (ex Bombardier 250 010), V330.3 (ex Bombardier 250 011) und die V20 (angemietet von der Mindener Kreisbahn mkb).



Am 2. Juni 2006 zeigt die hvle-V330.3 das neue Erscheinungsbild in Blankenburg (Harz).

Foto: Klein


Foto: Klein

Für die Cantus Verkehrsgesellschaft wird erstmals eine dreiteilige Version des FLIRT gebaut. Das Bild zeigt die Überführung eines Dreiteilers am 30. Mai 2006 vom Montagewerk Berlin-Pankow zur Inbetriebsetzung in Velten.

Das Runde muss ins Eckige


Dr. Karlheinz Haucke

Einsame Inseln sind rar in diesen Tagen und solche ohne Fahnenschmuck wohl seltener als der Sechser mit Zusatzzahl im Lotto.

Das Runde muss halt ins Eckige, koste es, was es wolle, oder vielmehr, wolle es bloß nichts kosten!

Wie? Nein, ich habe nicht vor, über König Fußball zu philosophieren, obwohl das sicher naheläge und die Bahn durchaus vom weltmeisterlichen Sponsoren-Engagement profitiert hat: 600 000 Fahrgäste mehr pro Tag sind zweifellos ein Erfolg, auf den die DB AG stolz sein darf. Und wenn´s rund läuft bei der Bahn, dann kommt das Runde, sprich das Flügelrad, auch zielsicher ins Eckige, den Bahnhof nämlich. Der freilich sollte – Ausnahmen wie Berlins neuer Hauptbahnhof bestätigen nur die Regel – möglichst wenig kosten und sich am besten durch Vermietung und Verpachtung selbst tragen: Event-Shopping umschreibt marketinggerecht den schnöden Einkaufsbummel bahnhöflicherseits.

Wo wir gerade beim Einkaufen sind: In manchen Bahnhöfen, etwa in Gera, gibt´s tatsächlich auch noch Modellbahnfachgeschäfte, sozusagen in der passenden Verpackung. Womit wir wieder beim Runden, das ins Eckige muss, wären. Waren´s früher einfache, dafür aber doch recht stabile und vor allem passende Kartons, sträuben sich heutige Modellbahnverpackungen, spätestens nach dem Zurüsten der Objekte, oft genug gegen deren Wiederaufnahme, alldieweil Kunststoffumhüllungen gerne schrumpfen.

Dies wiederum bleibt der innovativen Railworld Gera hoffentlich erspart, was allerdings potente Investoren voraussetzt.

Bahnwelt Aktuell

TSCHECHIENVERKEHR

Durchgehende Reisezüge über Furth im Wald

● Fahrgästen im tschechisch-bayerischen Verkehr wurde im Frühjahr viel zugemutet. Die Züge der Verbindung München/Nürnberg – Prag über den Grenzbahnhof Furth im Wald wurden wegen Problemen mit der Türblockierung bei den tschechischen Wagen in Furth im Wald gebrochen. Für den Fahrgast hieß es dort: „Umsteigen bitte!" Beiderseits der Grenze kam nur Zugmaterial der jeweiligen Staatsbahn zum Einsatz. Im Mai gab es außerdem auf einem tschechischen Teilabschnitt Schienenersatzverkehr mit Bussen, so dass dreimal umgestiegen werden musste. Seit 28. Mai 2006 verkehren die Züge wieder durchgehend mit Wagenmaterial der DB AG und ČD. In einigen Zügen läuft sogar ein Speisewagen der ČD mit, obwohl es sich auf deutscher Seite nur um RE-Züge handelt.



Foto: Wirtz

Wenig Komfort auf der Achse Nürnberg – Prag: Während der Bauarbeiten auf tschechischer Seite und der Zugbrechungen im Grenzbahnhof Furth im Wald setzte die ČD anstatt der Schnellzug-Garnituren nur einen Zug aus vier VT-Beiwagen der Baureihe 010, bespannt mit einer Diesellok der BR 742, ein. So auch am 23. Mai 2006 zwischen der Staatsgrenze und Furth im Wald.

SCHWEIZ

Zürcher S-Bahn getauft



Foto: Armin Schmutz

Magdalen Künzi, Dr. Benedikt Weibel, SBB-Chef, und Rita Fuhrer, Regierungsrätin Kanton Zürich (v. li.), haben soeben den Zug getauft.

● Der erste Doppelstock-Triebzug für die SBB heißt „Hans Künzi" und wurde am 10. Juni 2006 im Beisein von viel Prominenz von Magdalen Künzi auf den Namen ihres verstorbenen Mannes getauft. Hans Künzi, ehemals Regierungsrat des Kantons Zürich, gilt als der Gründervater der Zürcher S-Bahn. Eigentlich handelte es sich nicht um den allerersten Doppelstockzug, den Siemens für die SBB baute, sondern um das Fahrzeug mit der Nummer RABe 514 106. 60 solche Vierwagen-Triebzüge werden bald auf der S-Bahn rollen. Anschließend an die Taufe konnte man sich auf der Jungfernfahrt rund um den Zürichsee von der geschmackvollen Inneneinrichtung und dem sanften Fahrkomfort überzeugen. Mit der Klimaanlage ist allerdings noch nicht alles im Lot. Dazu war ja der Zug auch zweimal in Wien in der Klimakammer. Die dort gewonnenen Erkenntnisse werden nun in die Serienfertigung einfließen und die schon bestehenden Einheiten angepasst (siehe auch Titelgeschichte ab Seite 16).

Zwischenhalt

■ **Das Fahrzeugeinstellungsregister** soll künftig nicht mehr von der DB AG, sondern vom Eisenbahnbundesamt (EBA) geführt werden. Dabei geht es um die Interoperabilität europäischer Hochgeschwindigkeitsbahnen und das konventionelle Eisenbahnsystem. Mit diesem Schritt setzt die Bundesregierung eine EU-Richtlinie um.

■ **ÖBB organisiert Infrastruktur um:** Die Aufgaben einer Bau- und einer Betriebs-GmbH für die Infrastruktur wurden präzisiert. Außerdem wurde eine gemeinsame Tochtergesellschaft „Netz- und Streckenentwicklung GmbH" gegründet.

■ **Die BVO-Bahn-GmbH** hat jetzt den Wiederaufbau der Weißeritztalbahn ausgeschrieben. Der vom Hochwasser 2002 schwer beschädigte Teil der Schmalspurbahn zwischen Freital-Hainsberg und Dippoldiswalde wurde in drei Lose aufgeteilt.

■ **Das „Seehäsle"** Radolfzell – Stockach wird ab Dezember 2006 von der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) betrieben. Das beschloss der Landkreis Konstanz. Eingesetzt werden drei NE 81, die vorher bei der Bodensee-Oberschwaben-Bahn eingesetzt wurden, und ein NE 81 der HzL.

■ **Den Regiotrambetrieb in Nordhessen** wird ab 2007 bis 2013 eine Bietergemeinschaft von DB Regio und Regionalbahn Kassel (RBK) führen. Das ist das Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung.

■ **Eine Entscheidung zu Stuttgart 21** und zu einer Neubaustrecke Stuttgart – Ulm soll im Herbst fallen. Dazu haben Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, Baden-Württembergs Ministerpräsident Günther Oettinger und DB-Chef Hartmut Mehdorn zwei Arbeitsgruppen eingesetzt.

■ **Die Fahrzeugwerke Dessau AG** sind von der russischen Transmasch-Holding gekauft worden. Das berichtete die „Mitteldeutsche Zeitung". Die Holding mit zehn Werken und rund 60 000 Beschäftigten will Fahrzeuge für Russland, Indien und China in Dessau entwickeln und Prototypen dort bauen lassen. Die Serienfertigung soll aus Kostengründen in Russland erfolgen.

■ **Ein DB-Mobility-Center,** früher schlicht Fahrkartenschalter genannt, gibt es jetzt im Berliner „KaDeWe". Bahnchef Mehdorn: „Wir wollen die Menschen erreichen, die bisher nicht Bahn fahren." Bissiger Kommentar von Berlinern: Hielten die Fernzüge noch am Zoo, wäre es nicht halb so weit.

■ **Das gute alte Kursbuch** soll teurer werden. Gut unterrichtete Kreise wollen von 19 Euro Bezugspreis ab nächstem Fahrplan gehört haben.

■ **Sachsen** sei bereit, Vorleistungen für die Elektrifizierung Reichenbach – Plauen – Hof zu finanzieren. Das teilte Wirtschafts-

SCHWEIZ

100 Jahre Simplontunnel

● Ein Großaufmarsch von über 30 000 Besucherinnen und Besuchern feierte am 20. Mai 2006 in Brig den 100. Geburtstag des 19,8 Kilometer langen Simplontunnels, der jahrzehntelang als weltweit längster Eisenbahntunnel galt. Für nur 19 Franken konnte man von jedem Bahnhof in der Schweiz nach Brig reisen. Eine große Erlebnisausstellung mit unter anderen Themen zum Tunnelbau, dem 1:1-Mock-up des neuen ETR 610-Neigezuges von Cisalpino, der bald durch den Lötschberg-Basistunnel brausen wird, einer Güterwagenschau und vielem mehr wurde präsentiert. Zwischen Brig und Domodossola verkehrte alle 20 Minuten ein Shuttlezug abwechselnd mit nostalgischem und neuem Rollmaterial. Der Orientexpress allerdings stand nur für langjährige Generalabonnenten auf Einladung zur Verfügung.



Foto: Armin Schmutz

Große Beachtung fand die Lokausstellung in der Rotonde. Neben mehreren historischen E-Loks war auch der aktuelle SBB-Fuhrpark mit verschiedenen Exemplaren vertreten.



Foto: Seraphin

■ ***Eine interessante Fernverkehrsleistung bietet das IC-Zugpaar 1953/1954. Mit dem IC 1953 Frankfurt (Main) – Leipzig und dem IC 1954 Leipzig – Mainz kommt die Zweisystem-Baureihe 181 jetzt planmäßig bis ins sächsische Leipzig. Am 5. Juni 2006 war die blau-beige 181 211 für den IC 1954 eingeteilt und durchfährt den Bahnhof Markranstädt bei Leipzig.***



Foto: Döbeli

■ ***Um 6.40 Uhr hat der Northlander am 25. Juni 2006 Heilbronn via Emmerich in Richtung Niederlande verlassen. Da die Bremsanlage der Wagen nicht mehr akzeptiert wurde, mussten zur Überführung acht Bremswagen des Typs Res mitgeführt werden. Bei 60 km/h dauerte die Fahrt 18 Stunden.***

minister Thomas Jurk (SPD) im Zusammenhang mit einer Resolution von Chemnitz, Zwickau, Plauen, Hof und Bayreuth zum Dauerbrenner Sachsenmagistrale mit.

■ **Der Jurist Andreas Meyer** wird Nachfolger von Benedikt Weibel als Vorsitzender der SBB-Geschäftsführung. Der gebürtige Schweizer ist derzeit Vorsitzender der Geschäftsleitung der DB Stadtverkehr GmbH und Mitglied des Konzernvorstands der DB AG.

■ **Porsche setzt auf die Bahn:** Der Hersteller rasanter Sportwagen will künftig auch Komponenten auf der Schiene transportieren. Motoren und Teile für einen finnischen Produktionsstandort werden jetzt in Zuffenhausen in neuen speziell entwickelten Trailern verpackt und in Kornwestheim auf ebenso spezielle Railion-Taschenwagen verladen, von wo sie ihre Reise antreten. Insgesamt sollen so jährlich 7000 Lkw-Fahrten entfallen.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

ÖBB-ER 20 bei NOB im Fahrgasteinsatz

● Zur diesjährigen Kieler Woche hatte die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) wieder gemeinsam mit der DB AG einen großen Fahrgastandrang zu bewältigen. Das große Volksfest, Mekka aller Liebhaber von Segelschiffen auf der Kieler Förde, ist direkt vom Kieler Hauptbahnhof zu erreichen. Die NOB fuhr ihre Züge, wo an gewöhnlichen Tagen ein Triebwagen ausreicht, vorrangig in Dreifachtraktion mit Lint- und Talent-Triebwagen. Zur Verstärkung fuhr ein Vier-Wagen-Zug, gebildet aus ehemaligen Flensburg-Express-Wagen und zwei ÖBB-Eurorunnern, Baureihe 2016, an jedem Zugende einer. Die DB fuhr ebenfalls mit Lint in Doppeltraktion und lokbespannten Zügen statt Triebwagen. Die ÖBB-Loks wurden von der NOB bislang nur eingesetzt, um Überführungsfahrten zwischen Hamburg und Husum zu bespannen. Im Fahrgasteinsatz zwischen Hamburg und Westerland wurden die Loks bislang noch nicht beobachtet.



Foto: Brüggemann

Der NOB-Zug mit den ÖBB-Loks als Sandwich, vor der neu eröffneten Bahnhofshalle des Kieler Hauptbahnhofs. Der Zug pendelte zwischen Kiel und Husum, in der Regel fahren hier Lint- oder Talent-Triebwagen.

BAHNWELT AKTUELL

LUXEMBURG

Defizit trotz Passagierzuwachses


Foto: Witry

Sorgenkind Güterverkehr: Bisher war die CFL stark auf Transporte für die luxemburgische Hüttenindustrie fokussiert. Das machte sie anfällig für deren Marktschwankungen.

● Bei einer Pressekonferenz Mitte Juni gab die luxemburgische Eisenbahngesellschaft CFL bekannt, dass trotz eines Zuwachses von 3,4 Prozent bei Fahrgästen im öffentlichen Personennahverkehr 2,2 Millionen Euro Nettoverlust eingefahren wurden. Die von Pendlern genutzte Grenzverbindung Trier – Luxemburg wies dabei eine überproportionale Steigerung auf, trotz der langsamen deutschen Strecke zwischen Wasserbillig und Konz. Allerdings können die 4,6 Prozent Umsatzzuwachs im Personenverkehr sowie umfangreiche Investitionen in die Streckenerneuerung wie zwischen Luxemburg und Petingen nicht einen Rückgang von 31,7 Prozent Tonnen-Fracht im Jahre 2005 kaschieren. CFL-Cargo, neues Joint-Venture zwischen dem Stahlriesen Arcelor und der CFL, eine rollende Landstraße zwischen dem Güterbahnhof Bettemburg und dem südfranzösischen Boulou sowie verstärkte Frachtaktivitäten im Frachtkorridor Antwerpen – Basel sollen künftig für Aufschwung sorgen.



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.


Foto: Küstner

● Die neuen Wagen des Glacier-Expresses sind seit 20. Mai 2006 im Planeinsatz. Am 10. Juni befährt Ge 4/4 III 645 mit einem verstärkten Glacier-Express den berühmten Landwasser-Viadukt. Die ersten sechs auffällig lackierten Wagen, deren Übergänge vom Schweizer Kreuz geziert werden, zeigen das neue sehr stimmige Erscheinungsbild des Superzuges. Besonders markant ist der neue knallrote Speisewagen mit der Aufschrift „Glacier Express“. Wir wollen von Ihnen wissen, welcher Hersteller die neuen Glacier-Express-Wagen für die Bahngesellschaften RhB und MGB gebaut hat?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. August 2006 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juniheft lautete: „Lübeck“. Gewonnen haben: Müller, André, 09123 Chemnitz; Tomkewicz, Jörg, 23564 Lübeck; Schlüter, Uwe, 31137 Hildesheim; Schulz, Oliver, 68163 Mannheim; Peters, Frauke, 24161 Altenholz; Kolberg, Sven, 19063 Schwerin; Vahldiek, Ruth, 38364 Schöningen; Gossing, Martin, 23568 Lübeck; Zimmermann, Gerda, 50996 Köln; Dorn, Dieter, 90480 Nürnberg; Thiele, Lutz, 18299 Dolgen am See; Borowski, Michael, 44795 Bochum; Kochannek, Bernhard, 23566 Lübeck; Kriens, Elmar, 48629 Mettlen; Klaas, Hans-Joachim, 23627 Groß Sarau; Meier-Krollzik, Andreas, 32756 Detmold; Scheller, Jürgen, 04317 Leipzig; von Zedlitz, Gudrun, 87600 Kaufbeuren; Agde, Uwe, 23556 Lübeck; Strake, Frank, 24887 Silberstedt.

TSCHECHIEN

Schnellzug Vindobona mit 556.0506



● Der internationale Zug Vindobona (Berlin – Wien) fuhr einst auf der Franz-Josefs-Bahn von Prag über Gmünd nach Wien (heute über Brünn). Von dieser ehemaligen Hauptstrecke Prag – Gmünd – Wien ist nur mehr der tschechische Teil zwischen Veseli nad Luznici (Weseli – Mezimosti) und Česke Velenice (Gmünd Wielands) ohne Fahrdraht. Im Jahre 2007 werden auch die restlichen 58 Kilometer elektrifiziert. Es war daher die letzte Möglichkeit, auf diesem Streckenabschnitt nochmals einen Schnellzug im Stil der späten 1970er-Jahre zu führen. Zu den Planlokomotiven dieses Zuges gehörte damals schon die formschöne Skoda-Lok 556.0506. Außerdem sind noch einige Bahnhöfe mit altösterreichischen Formsignalen ausgerüstet.


Foto: Haslebner

Der Zug befuhr natürlich nicht die Vindobona-Gesamtstrecke. Vor 25 Jahren war ein Fotografieren auf der Gmünder Grenzbrücke undenkbar.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Redesign-628

Foto: Brüggemann



Der Blick im Innenraum von der zweiten Klasse in die erste Klasse: Die Bezüge sind im Design der restlichen RBSH-Wagen, neu ist das Fenster zwischen erster und zweiter Klasse.

● Bei der Regionalbahn Schleswig-Holstein (RBSH) läuft seit Mai der erste redesignte 628.2. Die RBSH wird bis zum Jahresende 17 Tw modernisieren und investiert dafür knapp 2,5 Millionen Euro. Im Werk Neumünster werden die Arbeiten ausgeführt. Der Innenraum ist mit neuen Sitzen im Schleswig-Holstein-Design und neuen Toiletten ausgestattet. Helle, freundliche Farben und eine neue Glastrennwand zwischen erster und zweiter Klasse schaffen einen transparenten Raumeindruck. Dr. Uwe Weiger, Leiter des DB-Werks Neumünster, sagte: „Das Werk Neumünster kann erneut seine Kompetenz und Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Der Umbau der Wagen ist ein weiterer Beitrag zur Arbeitsplatzsicherung in unserem Werk und in der Region Schleswig-Holstein." Jeder Zug verfügt über 134 Sitzplätze in der zweiten Klasse und zwölf Sitzplätze in der ersten Klasse. Bei den Sitzen der ersten Klasse handelt es sich um besonders komfortable, mehrfach verstellbare Sitze, die auch im ICE eingebaut sind. Im Mehrzweckraum ist Platz für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle. Am Einstieg gibt es jetzt neu eine manuelle Übergangsrampe, die mobilitätseingeschränkten Reisenden den Zugang vom Bahnsteig erleichtert. Die 628 fahren in Schleswig-Holstein abhängig vom Fahrgastaufkommen mit bis zu drei gekuppelten Einheiten zwischen Kiel, Lübeck und Bad Kleinen, zwischen Lübeck und Lüneburg sowie zwischen Lübeck und Puttgarden.

Foto: Seraphin



Inzwischen ist nun auch die letzte Interregio-Linie Berlin – Chemnitz Geschichte. Während Bahnchef Mehdorn in Berlin den neuen Hauptbahnhof einweihte, verabschiedete 101 136 mit dem letzten Zugpaar 2285/2282 das einst so beliebte Zugsystem. Kurz nach Verlassen des Hauptbahnhofes Chemnitz erreicht 101 136 mit IR 2282 den Abzweig Furth. Leider wollte man für die letzte Fahrt keine stilechten blauen IR-Wagen benutzen.

Foto: Mehnert



143 171 ist im Werk Dessau zur neuen 160 km/h schnellen 114 101 umgebaut worden und unternahm bereits erste Probefahrten. Wie viele Loks der Baureihe 143 am Ende beschleunigt werden sollen, steht bisher noch nicht genau fest.

Der Schwellenleger

Das Ende aller Vorurteile?

● Die Briten lernten während der Fußball-WM, dass wir Deutsche gute Gastgeber sind und uns nicht den ganzen Tag im Stechschritt bewegen. Auch wir Germanen hegen diverse Vorurteile gegen das Inselreich. Unter vielen Eisenbahnexperten wird das privatisierte britische Bahnsystem immer als Menetekel angeführt, aber ist es wirklich so schlecht? Nein, meint das Netzwerk Privatbahnen und sieht die Zeit gekommen, mit einigen (Vor-) Urteilen aufzuräumen. Es gab hochrangigen Vertretern aus Großbritannien Gelegenheit zum Referat: In den zehn Jahren seit der Trennung von Netz und Betrieb erhöhte sich der Schienenpersonenverkehr um 40 Prozent, der Güterverkehr gar um 60 Prozent. Der private Sektor habe allein im Güterverkehr rund zwei Milliarden Euro investiert. Die Zahl der Arbeitsplätze lag in den letzten zehn Jahren konstant bei 110 000 bis 120 000. Der Modal-Split verschob sich von 5,9 auf 8,4 Prozent zu Gunsten der Schiene. Der schlechte Ruf ist eher der Bahnpolitik früherer Jahre geschuldet. Dazu sagte Ian McAllister, Chef der staatlichen Netzgesellschaft „Network Rail": „Die jahrzehntelange Vernachlässigung der Schieneninfrastruktur erforderte in den vergangenen Jahren hohe Zuwendungen aus dem Staatshaushalt. Der Höhepunkt ist jedoch im Geschäftsjahr 2003/2004 überschritten worden." Lord Tony Berkeley, Mitglied des britischen Oberhauses, unterstrich: „Der Schlüssel zum Erfolg liegt bei der starken und unabhängigen Eisenbahnregulierung, die eine faire Trassenzuweisung sicherstellt, für gute Arbeitsbedingungen zwischen den Beteiligten sorgt und für eine einfache Durchführung ihrer Aufgaben einsteht." Selbst wenn man unterstellt, dass die Unternehmen im „Netzwerk Privatbahnen" an den britischen Darstellungen interessiert sind: Dieser Blick auf die Insel kann auch von Nutzen sein.

BAHNWELT AKTUELL

TOP UND FLOP

TOP: Bombardier ist spendabel

Foto: Brüggemann



Der Fahrzeughersteller Bombardier Transportation, der noch heute Doppelstockwagen produziert, restaurierte den Museums-Doppelstockwagen des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde (VLV), den ehemaligen DW 8 der Lübeck-Büchener-Eisenbahn aus dem Jahr 1936. Dabei wurde der Faltenbalg ausgebaut und mit viel Mühe wurde die alte Farbe gemeinsam mit Rost entfernt. Der Waggon wurde grundiert, neu lackiert und beschriftet, die Trittstufen wurden erneuert sowie Fenster abgedichtet. Die Arbeiten dauerten rund fünf Wochen. Etwa 45 Mitarbeiter des Bombardier-Werks arbeiteten an dem Wagen. Alle waren stolz, an der Aufarbeitung beteiligt gewesen zu sein und brachten ihr gesamtes Fachwissen mit ein. Die Arbeiten wurden als Sponsoring von Bombardier Transportation für den VLV durchgeführt. Nach der Teilnahme an den Feierlichkeiten zur Eröffnung des neuen Berliner Hauptbahnhofs kam der Wagen am 28. Mai 2006, dem Tag der planmäßigen Wiederaufnahme des Doppelstockwagen-Verkehrs zwischen Hamburg und Lübeck, zurück nach Lübeck.

FLOP: Weißbuch ausgeblichen

Nach einem am 22. Juni vorgelegten neuen „Weißbuch Verkehr“ will die EU von ihrem Ziel, der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, abrücken. Nach Einschätzung der Europäischen Kommission würde die bislang verfolgte Unterstützung der Schiene keinen Erfolg bringen, im Gegenteil: Prognosen gehen von einem Rückgang des Gütertransportaufkommens von elf auf acht Prozent des Gesamtaufkommens aus. Die Grünen im Europaparlament werfen Kommissar Jacques Barrot vor, dass seine „grün angehauchte Rhetorik“ die Aufgabe nachhaltiger Verkehrspolitik nicht vertuschen könne.

MUSEUMSBAHN

212 100 und 141 083 beim BEM

Mit 212 100 kehrte eine alte Nördlingerin nach 26 Jahren in ihre frühere Heimat zurück. Sie wird künftig bei der „BayernBahn“ Betriebs-GmbH (BB) eingesetzt und im Bw Nördlingen stationiert. Die Lok wurde 1964 von MaK gebaut und zunächst im Bw Nördlingen beheimatet. Ab 1980 gehörte 212 100 zum Bw Augsburg, anschließend dem Bw Mühldorf und zuletzt war sie in Kempten stationiert. Am 31. Mai 2002 wurde sie ausgemustert. Mit zahlreichen anderen 212-Loks kam die Maschine in den Reservebestand des Ausbesserungswerks Stendal. 2006 konnte die BB die Lok mit frischer Generalüberholung erwerben. 212 100 wird zukünftig im Güterverkehr auf den von der BB betriebenen Strecken von Nördlingen nach Dombühl und Gunzenhausen gemeinsam mit der Schwesterlok V 100 1365 zum Einsatz kommen. Mitte Mai 2006 konnten außerdem die Verhandlungen des Bayerischen Eisenbahnmuseums (BEM) in Nördlingen mit der DB Regio AG zur Übernahme einer Lokomotive der Baureihe E 41 erfolgreich abgeschlossen werden, der Überlassungsvertrag sichert die Lok 141 083 langfristig als Ausstellungsstück. Damit befindet sich eine Vertreterin der Einheitslokomotiven der DB im Bestand des BEM. Auch im Nördlinger Ries war die Baureihe 141 knapp 20 Jahre im Einsatz. 141 083 wurde 1959 bei Henschel in Kassel gebaut. Die elektrische Ausrüstung lieferte BBC in Mannheim. Erstes Heimat-Bw war Frankfurt. Weitere Stationen waren ab 1974 das Bw Mainz Hbf und 1981 das Bw Seelze. 1999 wurde die Lokomotive zum Bw Braunschweig umbeheimatet. Hier beendete die E-Lok ihren aktiven Dienst am 25. Februar 2006 mit einer Abschiedsfahrt der Baureihe 141 in Norddeutschland.



Foto: Pohl

212 100 und 141 083 auf der Überführungsfahrt von Stendal beziehungsweise Braunschweig nach Nördlingen, auf der BEM-Strecke Gunzenhausen – Nördlingen, bei Oberwurmbach.



Foto: Kloseck

01 118 traf am 28. Mai 2006 in Klostermansfeld/Benndorf während des Dampfspektakels der Mansfelder Bergwerksbahn auf die Salzwedeler 50 3682 sowie die Schmalspurloks 9 und 11.

CITY-TUNNEL LEIPZIG

Blamage droht

● Für den City-Tunnel in der Messestadt steht offenbar Krach ins Haus: Die für das Projekt und insbesondere Fördergelder von EU und Bund erforderliche Verkehrsleistung von 11,2 Millionen Trassenkilometern wird klar verfehlt. Geplant waren S-Bahn- und Regionalzug-Durchbindungen im Fünf-Minuten-Takt. Realität ist: Sachsen-Anhalt hat seine SPNV-Leistungen bis 2015, Thüringen bis 2011 vertraglich gebunden, und nach dem Beschluss über die Kürzung der Regionalisierungsmittel (siehe Hauptmeldung) ist ein Ansteigen danach so gut wie ausgeschlossen. Jetzt schieben sich der Zweckverband Nahverkehr Leipzig (ZVNL) und das Wirtschaftsministerium des Freistaates Sachsen die Verantwortung zu. Sachsen hatte der EU die genannte Verkehrsleistung zugesichert, aber versäumt, sich rechtzeitig mit den Nachbarländern abzustimmen. Das wäre auch Aufgabe des ZVNL gewesen. Dem Freistaat drohen Ausfallzahlungen und im schlimmsten Falle die Rückzahlung von Fördermitteln.


Foto: Gsänger

Zum kleinen Fahrplanwechsel wurde das IC-Zugpaar 2420/2421, das Frankfurt mit München verband, eingestellt. In der letzten Verkehrswoche des Zuges wurde den Fotografen nochmal richtig was geboten: Die Bespannung variierte von einer Bügelfalten-110 über eine Kasten-110, Doppeltraktion-120 bis hin zur 120 151. Mit der ZDF-120 war der letzte IC 2420 am Freitag, 26. Mai 2006, bespannt, der den Würzburger Hbf im strömenden Regen erreichte.



Foto: Gerlach

NOB auf Abwegen: Nicht Westerland, wie die Zielanzeige der NOB-146 519 aussagt, ist Ziel des am 14. Juni 2006 in Mainz Weisenau abgestellten DGS 90523. Nach Stendal fuhr am Nachmittag desselben Tages der im Connex-Ölverkehr eingesetzte Kesselwagen-Ganzzug; mit im Zugverband ist die V 142 der Regiobahn Bitterfeld. Oftmals nehmen private EVU ihre eigenen Dieselloks im Zugverband mit, um am Zielbahnhof unabhängig von Dritten Rangierarbeiten auf nichtelektrifizierten Gleisen durchführen zu können.

DB REGIO

Ausgebrannt

● Auf der KBS 970 (Allgäu) ereignete sich am 9. Juni 2006 zwischen Biessenhofen und Günzach an einem Bahnübergang nahe dem ehemaligen Bf Ruderatshofen ein folgenschwerer Unfall, bei dem glücklicherweise niemand schwer verletzt wurde. Die Zuglok 218 316 des RE 32736 (München – Lindau) erfasste einen, zum Glück unbeladenen, 40-Tonnen-Sattelzug am Führerhaus und schleifte diesen zirka 200 Meter mit. Dabei entgleiste die Lok mit drei Achsen. Der Lkw fing unmittelbar nach dem Aufprall Feuer, das auch auf die Lok übergriff. In Anbetracht der Schäden wird die Lok wohl nicht mehr aufgearbeitet und somit endet ihre Zeit auf eine tragische Weise durch die Dummheit eines Lkw-Fahrers.


Foto: Haslebner

Der Fahrer des Lkw war bei Rotlicht auf den Bahnübergang gefahren und ist, als sich die Halbschranken senkten, stehengeblieben, ausgestiegen und weggelaufen!

BAHNWELT AKTUELL

NIEDERLANDE

Wie Storch und Frosch zum Zuge kamen

● Die Befürchtungen, dass der Storch (Kastenlok HTM 8) den Frosch (Staatsspoorwegen 657) fressen würde, haben sich nicht bewahrheitet. Beide Loks konnten problemlos während der Kleinbahntage, die bei der niederländischen Museumstoomtram Hoorn-Medemblik vom 25. bis 28. Mai 2006 stattfanden, eingesetzt werden. Sie wurden beide in den Niederlanden von der Maschinenfabrik Breda, vormals Backer und Rueb gebaut; die Lok der Staatsspoorwegen im Jahr 1901 und die Kastenlok 1904. Letztere wurde am 22. Mai 2006 nach einer umfangreichen Restauration wieder in Betrieb genommen und trägt den Namen Ooievaar (Storch). Die 657, die den Spitznamen Frosch hat, kam als Gastlok von der Museumsbahn Buurtspoorweg Haaksbergen – Bad Boekelo.



Kastenloks GS 18 und HTM 8 Ooievaar (v. li) mit SS 657 (v. re.) in Hoorn am 25. Mai 2006.

Foto: Korthof



Foto: Mann

Seit Mitte Juni 2006 verkehrt täglich ein Zug von Bremerhaven nach Italien, der ab München-Laim von der FS-Baureihe E412 bespannt wird. Die Lok kommt Lz um 12 Uhr nach München und bespannt dann den Zug nach Italien. Auftraggeber ist „TXLogistik". Der Zug befördert in USA gefertigte Mercedes-Luxuscabrios und passiert am 21. Juni 2006 den Bahnhof Aßling.



Foto: Mann

Immer um die Mittagszeit zwischen 12 und 13 Uhr passiert ein mit einem ÖBB-Taurus bespannter Güterzug Aschaffenburg. Sein Ziel ist Mainz-Bischofsheim. Die Lok pausiert anschließend in Mainz und fährt gegen 19.30 Uhr wieder zurück nach Österreich. Am 7. Juni 2006 bespannte 1116.260 den Zug. Sie trägt eine seitliche Werbung für den europäischen Lok-Führerschein, den die ÖBB als erste Bahngesellschaft Europas einführten. Diesen Lokführerschein, der zum Abbau der Grenzen im Bahnverkehr beitragen soll, erhielten 785 ÖBB-Lokführer, die im grenzüberschreitenden Verkehr fahren.

ÖSTERREICH

Dispo-189 im ÖBB-Korridorverkehr

● Seit dem 12. Mai 2006 sind die vier von den ÖBB angemieteten Siemens-Dispoloks des Typs ES64F4 (189 906 und 908 bis 910) dank einer Ausnahmegenehmigung im Korridorverkehr zwischen Nord- und Osttirol via Brenner und Pustertal zugelassen. Schwer durchschaubare Entscheidungen des ÖBB-Managements trafen den sensiblen Korridorverkehr: Zwei der fünf auf dieser Strecke erfolgreich eingesetzten Zweisystemloks der Reihe 1822 wurden nach Polen verkauft, ein ersatzweiser Einsatz der 2016-Dieselloks scheitert an technischen Schwierigkeiten (50Hz-Zugheizung inkompatibel mit italienischen BACC/RS4cod- Sicherungsanlagen) und eine baldige Zulassung der neuen Reihe 1216 ist nicht in Sicht. Der Einsatz der 189 behebt nun den akuten Fahrzeugmangel. Jetzt stehen drei 1822 und vier 189 zur Verfügung, so dass nicht mehr auf die Ersatztraktion mit 2043-Dieselloks und abschnittsweisem Nachschub mit E-Loks zurückgegriffen werden muss.



Foto: Petrovitsch

189 009 verlässt am 13. Mai 2006 mit dem Korridorzug E 1873 nach Lienz den Innsbrucker Hauptbahnhof in Richtung Brenner.



Foto: Wloka

Am 28. Mai 2006 war erstmalig eine Taigatrommel auf der Zellwaldbahn zwischen Freiberg und Nossen unterwegs. Da beide 52-Dampfloks des Bw Nossen ausfielen, musste am Nachmittag 220 507 der LEG bei einem Sonderzug einspringen. Die Aufnahme entstand zwischen Großschirma und Großvoigtsberg.



Foto: FSC

Am 26. Mai 2006 organisierte der Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde einen Fotogüterzug mit der vereinseigenen 50 3616 auf der Erzgebirgsstrecke Schwarzenberg – Annaberg. Nach einem kurzen Fotohalt im Bf Markersbach erklimmt 50 3616 mit aller Kraft die Steigung in Richtung Schlettau.

BAYERN

Feststimmung in Freilassing



Foto: IGNC

Am Abend des 17. Juni wurde noch ein Fotomotiv „DB in den 1970er-Jahren" vor dem ehemaligen Stellwerk in Freilassing (heute Vereinsheim) mit 110 348, 103 235 und 194 158 organisiert.

DB Regio Oberbayern veranstaltete mit Unterstützung der ÖBB-Personenverkehr Salzburg am 17. Juni 2006 in Freilassing anlässlich der Eröffnung der S-Bahn-Verlängerung nach Bayern (MEB berichtete) ein großes Bahnhofsfest. Alle Festredner sprachen sich bei dieser Gelegenheit für eine Beibehaltung der S-Bahn auch nach Abschluss der laufenden Ausschreibung aus! Über 6000 Besucher strömten zum Fest, das vor allem wegen der großen Fahrzeugschau wie ein Magnet wirkte. Dort waren zu sehen: 103 235, 110 348, 113 311, E 18 08, E 40 128 (stand auch für Führerstandsmitfahrten zur Verfügung), E 41 001, 194 158 (war von 1974 bis 79 in Freilassing beheimatet), 213 333, 218 341, ÖBB-1216.226 (Europalok), 2016.065, 1020.47, 4023.003 (wurde an diesem Tag auf den Namen Freilassing getauft). Dazu kamen diverse Sonderfahrten zwischen Freilassing und Bad Reichenhall mit 70 083, 169 005 und 420 001, der mit Sondergenehmigung sogar die Ehrengäste aus Österreich in Salzburg Hbf abholte!

ZEITREISE

Vom Montangüterverkehr zum Museumsbetrieb

Das Ruhrtal ist die Wiege des Steinkohlenbergbaus im Ruhrgebiet. Ab 1874 stand die mittlere Ruhrtalbahn Hattingen – Blankenstein – Herbede – Bommern – Vorhalle der Bergisch-Märkischen-Eisenbahngesellschaft als neuer Transportweg zur Verfügung. Damit gab es neben der weiter nördlich verlaufenden Strecke über Bochum und Witten eine weitere durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen Essen und Hagen. Neben den Zechen sorgte ein bereits 1855 in Betrieb genommenes Hochofenwerk, die Hattinger Henrichshütte, für Transportaufkommen. Personenverkehr gab es zwischen Hattingen und Wengern Ost bis 1971.

Mit der so genannten Nordwanderung des Ruhrbergbaus wurden die Zechen im Ruhrtal bereits vor mehreren Jahrzehnten stillgelegt. Zudem wurde 1987 die Hattinger Henrichshütte geschlossen, die noch bis 1983 für durchgehenden Güterzugverkehr auf der mittleren Ruhrtalbahn zum Rangierbahnhof Hagen-Vorhalle sorgte. Außerdem war die Stückgutverladung in Hattingen bis zu ihrer Stilllegung Anfang der 1980er-Jahre an den Bahnhof Hagen Gbf angebunden. Diese Aufgaben teilten sich Loks der Baureihen 216 (Bw Kassel) und 218 (Bw Hagen). Bereits vier Jahre vor der Stilllegung der Henrichshütte nahmen die Güterzüge nach Hagen den Umweg über Bochum und Witten, wobei sie die heute bereits abgebaute Verbindungskurve Essen-Horst – Essen-Eiberg benutzten. Somit gab es seit 1983 auf der mittleren Ruhrtalbahn nur noch Ortsgüterverkehr zu den Bahnhöfen Blankenstein (Ruhr) und Herbede. Der Abschnitt Herbede – Wengern Ost wies seitdem keinen Güterverkehr mehr auf. Heute wird nur noch ein Schrotthändler in Blankenstein aus Richtung Hattingen mit einer V90 bedient. Für viele Waggons und Loks ist dieser übrigens Endstation, da dort auch Eisenbahnfahrzeuge verschrottet werden.

Ab 1981 wurde die mittlere Ruhrtalbahn zur Stammstrecke des weithin bekannten Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG). Dafür erwarb der Kommunalverband Ruhrgebiet (der heutige Regionalverband Ruhr) 1989 den ansonsten brach liegenden östlichen Abschnitt Herbede – Wengern Ost von der damaligen Deutschen Bundesbahn und überließ ihn dem Ennepe-Ruhr-Kreis zur Aufrechterhaltung des Museumsverkehrs. An jedem ersten Sonntag in den Monaten April bis November pendelt der meist von der P8 38 2267 bespannte Zug auf der Strecke zwischen Bochum-Dahlhausen und Hagen Hbf. An Freitagen und den übrigen Sonntagen übernimmt ein Schienenbus die Aufgabe (www.ruhrtalbahn.de). Das Ruhrtal ist einen Ausflug wert: Neben der schönen Landschaft gibt es hier Burgruinen, alte Herrenhäuser und industriegeschichtliche Museen wie die Zeche Nachtigall und die Hattinger Henrichshütte zu sehen.



Foto: Wirtz

1982

218 132 (Bw Hagen) durchfährt mit einem langen Stahl- und Kalkzug von der Hattinger Henrichshütte zum Rangierbahnhof Hagen-Vorhalle den Bahnhof Herbede, der damals noch über zwei Stellwerke und Formsignale verfügte. Heute gibt es auf der mittleren Ruhrtalbahn keine durchgehenden Güterzüge mehr. Im Hintergrund die markante Bogenbrücke der Wittener Straße.



Foto: Wirtz

2004

Der regelmäßige Museumszugverkehr des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen hat die Gesamtstrecke vor der Stilllegung bewahrt. 38 2267 verlässt auf der Fahrt von Hatingen (Ruhr) nach Wengern Ost den Bahnhof Herbede.



Foto: Schärlinger

Bei einem Bahnhofsfest in Schaffhausen kam kurzfristig auch die markante 528055 zum Einsatz. Am 2. Juni 2006 gab es dort gratis Bahnhofsrundfahrten, die auf großen Zuspruch trafen. Am darauffolgenden Tag dampfte die bei der DLM AG modernisierte Maschine beim Jubiläum der Zürcher Museumsbahn (ZMB), die ihren zehnten Geburtstag feierte, im Sihltal.



Foto: Müller

Am 23. Juni 2006 war es soweit. Nach zweimonatiger Bauzeit ist die Elektrifizierung an der Strecke Emden – Emden-Außenhafen abgeschlossen. Der erste Außenhafen-IC fuhr mit 110486. Die 110 wurde im Emder Hbf vor den Zug gehängt. Die 101, die den IC 2333 aus Koblenz zog, blieb dabei am Zugschluss und fuhr abgebügelt mit.

NIEDERSACHSEN

Heideköniginnen fahren Metronom

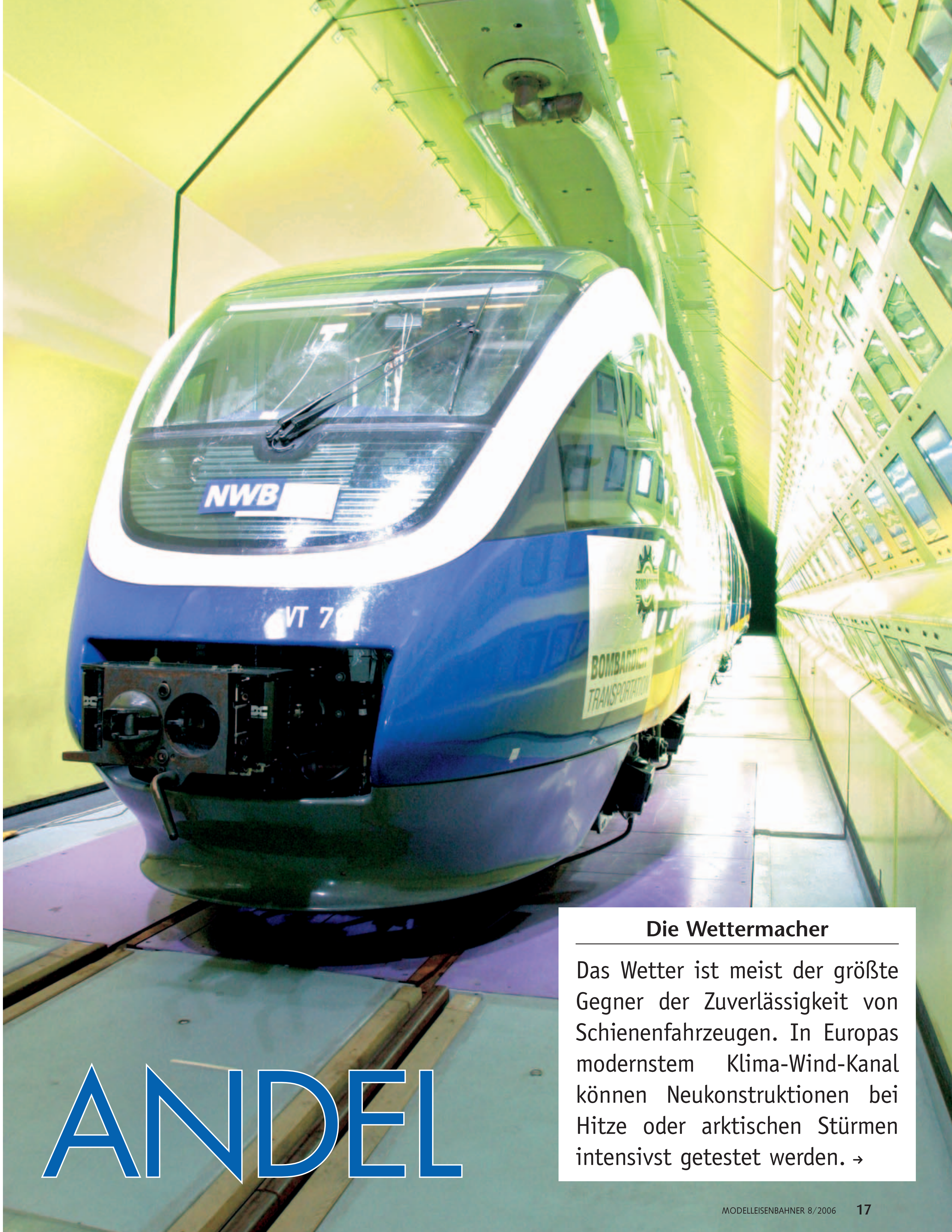
● Mehrere Heide- und Erntekoniginnen der Region fuhren am 8. Juni 2006 im Metronom in Begleitung von traditionellen Heidecharakteren wie etwa Schäfern. Die Metronom-Fahrgäste bekamen kleine Geschenke überreicht, wie Salz aus der Salzstadt Lüneburg oder Heidesandkekse und erhielten angesichts der baldigen Heideblütezeit Informationen zur Lüneburger Heide. Henning Weize, kaufmännischer Geschäftsführer des Metronom, hob hervor: „Wir wollen mit dieser Aktion ein weiteres Zeichen unserer Identität und der Verbundenheit mit unserer Region setzen." Zum Abschluss der Aktion trafen sich alle im Hundertwasserbahnhof von Uelzen. Auf dem Bahnhofsvorplatz informierten Metronom und regionale Partner über die Heideregion. Der Metronom bietet eine umweltfreundliche und bequeme Anreise, auch für Radfahrer an den Rand der Lüneburger Heide aus den Großstädten Hamburg und Hannover.



Foto: Brüggemann

Die Königinnen aus der Lüneburger Heide stehen sichtlich zufrieden vor der Metronom-Lok 146-04 auf dem Hausbahnsteig des Bahnhofs Uelzen.

IM KLIMAW



ANDEL

Die Wettermacher

Das Wetter ist meist der größte Gegner der Zuverlässigkeit von Schienenfahrzeugen. In Europas modernstem Klima-Wind-Kanal können Neukonstruktionen bei Hitze oder arktischen Stürmen intensivst getestet werden. →



Schnörkellose, moderne Funktionalität prägt die millionenschwere Anlage im Wiener Norden. Das High-Tech-Areal ist seit dem Jahr 2002 in Betrieb.



Fotos (6): Armin Schmutz

Die Macher des RTA: Dipl.-Ing. Gabriel Haller (li.) und Dipl.-Ing. Wolfgang Palz (re.), eingerahmt ist Gerald Winzer, Siemens-Gesamtprojektleiter für die S-Bahn Zürich.

Wien, im Hochsommer: Es schneit. Es schneit unaufhörlich. Dazu bläst dem mit über 100 km/h rollenden S-Bahn-Zug ein übler Sturmwind entgegen! Der Scheibenwischer auf der großflächigen Frontscheibe vermag noch knapp zu wischen. Die Temperatur sinkt immer noch, ist schon weit unter Null, unerbittlich ist der Schneefall. Längst hat sich entlang des Zugs und um die Drehgestelle Eis gebildet. Bald wird auch die Frontscheibe gänzlich mit Eis beschlagen, der Wischer eingefroren sein. Doch der Zug rollt immer noch mit unverminderter Geschwindigkeit. Die Passagiere kümmert es wenig, schweigend geben sie ihre Körperwärme ab, während die Klimaanlage für ein erträgliches Kabinenklima sorgt, trotz tobendem Schneesturm. Und der Lokführer?

Dies alles ist im hochsommerlichen Wien-Floridsdorf kein seltenes Ereignis. Es könnte auch gerade umgekehrt sein: Unerträgliche Hitze im eiskalten Winter. Denn in den Paukergründen von Wien-Floridsdorf wird „Wetter auf Knopfdruck" gemacht, wie die Werbung für den weltweit größten Klima-Wind-Kanal (KWK) verkündet, durch den im Kontrollraum sitzenden Pseudo-Lokführer via einer Batterie von Computern.

Das imposante Gebäude des Betreibers „Rail Tec Arsenal Fahrzeugversuchsanlage GmbH" (RTA) in Wien-Floridsdorf ist kaum zu übersehen. Mit 120000 Kubikmetern umbautem Raum entspricht es etwa 120 Einfamilienhäusern. Der Eindruck von High Tech wird auch im Gebäudeinnern durch schlichte Architektur unterstrichen. Farbtupfer in Form originell bearbeiteter Fotografien begleiten den Besucher auf dem Weg zum Inforaum. Schon seit 1961 seien in Wien-Arsenal wärme- und klimatechnische Tests an Schienenfahrzeugen durchgeführt worden, erklärt Wolfgang Palz, Geschäftsführer der RTA, den Besuchern. Das „Klimakammer" genannte Zentrum sei die erste Fahrzeugversuchsanlage für Lokomotiven und Wagen gewesen. Mitte der 1990er-Jahre war absehbar, dass die maximale Nutzungsdauer bald erreicht sein und sich ein Neubau aufdrängen würde. Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 1997 ergab das Anforderungsprofil an ein modernes Prüfzentrum für klimatechnische Untersuchungen, das sich für die Erprobung von der Straßenbahn bis zum Hochgeschwindigkeitszug eignen würde. Die Bahnindustrie zeigte aus wirtschaftlichen Überlegungen großes Interesse, eine solche Anlage gemeinsam zu betreiben, da das hohe Investitionsvolumen für einzelne Hersteller kaum zu rechtfertigen gewesen wäre.



Foto: RTA

Wenn die Sonnenfelder auf Höchstleistung strahlen, ist ein Schutzanzug für die Mitarbeiter unabdingbar.

So wurde 1998 das 65 Millionen Euro teure Neubauprojekt auf den Paukergründen in Wien-Floridsdorf als Private Public Partnership (PPP) gestartet. Das heißt, die öffentliche Hand sowie private Firmen arbeiteten bei der Realisierung der heutigen Anlage zusammen. Die Republik Österreich und die Stadt Wien, die an der Erhaltung des technischen Know-hows interessiert waren, sorgten mit Eigenkapital und Darlehen für eine langfristige Finanzierung. Der restliche Finanzbedarf wurde über Fremdmittel aufgebracht. Als Privat-Partner pachtete nun die RTA die Anlage für den Zeitraum von 35 Jahren. Sie ist für die Betriebsführung und Vermarktung verantwortlich.

Mehr als 40 Jahre Klimaversuche in Wien

An dieser Betreibergesellschaft sind neben der Österreichischen Forschungs- und Prüfzentrum Arsenal GmbH (26 Prozent) die Schienenfahrzeughersteller Bombardier Transportation (29,6 Prozent), Alstom (14,8 Prozent), Siemens (14,8 Prozent) und Ansaldobreda (14,8 Prozent) beteiligt. Mit einer jährlichen Pacht von 2,9 Millionen Euro werden über die gesamte Pachtzeit alle Darlehen samt Zinsen zurückbezahlt. Unternehmenszielsetzung ist die internationale Vermarktung sowie ein kostendeckender Betrieb, der allen Kunden gleichberechtigt neutrale und unabhängige Tests als akkreditierte Prüfstelle für Eisenbahn- und Nutzkraftfahrzeuge gemäß Anforderungen der EN ISO/IEC 17025 anbietet. Wichtige Voraussetzung für ein akkreditiertes Labor ist es, frei von externen Einflüssen auf das Ergebnis zu sein. Dazu zählt auch die klare Abgrenzung von Einflussnahmen durch die Eigen-



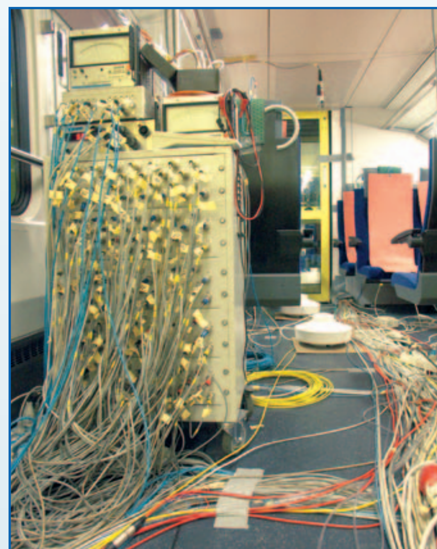


Die orangenen Matten stellen Fahrgäste dar. 287 Matten respektive Ersatz-Schweizer wurden in der neuen Zürcher S-Bahn installiert.

Messfühler registrieren das resultierende Innenklima, das von den Fahrgästen und der Klimaanlage des Zuges erzeugt wird.

tümer. Hauptgeschäftsfeld ist die Durchführung von Zertifizierungstests nach UIC-Richtlinie 553 (Lüftung, Heizung und Klimatisierung der Reisezugwagen) sowie nach CEN-Normen für Lokomotiven, Triebwagen und Waggons. Das RTA konzentriert sich auf die Schwerpunkte Zuverlässigkeit von technischen Systemen und Komfort. Die Dienstleistungen reichen von der Prüfung über Forschung und Entwicklung bis hin zur Beratung. Dazu stehen vor Ort 24 kompetente und erfahrene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Einsatz.

Seit Dezember 2002 ist die neue Anlage in Betrieb, bestehend aus zwei Klima-Wind-Kanälen (KWK) von 100 beziehungsweise 31 Metern Nutzlänge, einer Vorwärmkammer vor dem kleineren KWK und zwei Vorbereitungshallen. Im großen KWK können bis 100 Meter lange Züge geprüft werden, im kleineren einzelne Loks, Wagen, Stra- →



Alle Messfühler und jede Matte müssen eigens verkabelt und angesteuert werden. Die Installation des Versuchsaufbaus erfordert mehrere Tage.

Das Gebläse im großen KWK hat einen Durchmesser von 6,3 Metern und eine Anschlussleistung von 4,74 Megawatt. Windgeschwindigkeiten bis maximal 300 km/h werden hier produziert! Im kurzen Kanal reicht es immer noch für einen gefühlten Orkan von maximal 120 km/h.



Foto: RTA



Fotos (2): Armin Schmutz



Anlagentechniker Andreas Windig in seinem Revier: Die Größe der Anlage verlangt einen guten Orientierungssinn. Über mehrere Stockwerke erstreckt sich der Luftkanal. Ein Rohrleitungslabyrinth durchzieht das Gebäude.

ßenbahnen, Busse, Lkw oder auch Autos – meist der oberen Preisklasse. Promis im RTA waren zum Beispiel die Citadis-Tram von Alstom, ein U-Bahnzug für Taiwan, der Talent von den ÖBB, ein Regionaltriebzug für Finnland. Auch TGV und ICE sind hier keine Fremdwörter.

Grundsätzlich funktionieren beide KWK nach dem so genannten Göttinger Prinzip: Das heißt, Luft wird in einem geschlossenen Kreislauf mittels Gebläse umgewälzt, erklärt Dipl.-Ing. Gabriel Haller, Technisch-Wissenschaftlicher Leiter des RTA. Die Luft durchströmt dabei einen Wärmetauscher, der sie bis auf minus 50 Grad Celsius abkühlen oder bis auf plus 60 Grad aufheizen kann. Die in der Kälteanlage installierte Leistung von 6,2 MW ermöglicht mit drei getrennt zuschaltbaren Kompressoren ein rasches Abkühlen der Teststrecken. Die Wärmeübergangsfläche des gigantischen Wärmetauschers im großen KWK ist mit 7707 Quadratmetern größer als ein Fußballfeld. Die seitlichen Sonnenfelder von 47,5 Metern respektive 30 Metern Länge sind mit Lampen so ausgestattet, dass jeweils das Dach und eine Seitenfläche des Prüfobjektes bestrahlt wird. Ein Schneering kann so in den Kanal eingebracht werden, dass über die gesamte anzuströmende Frontpartie eine gleichförmige Beschneiung oder Vereisung möglich ist. Für lokales, seitliches Beschneien eines Fahrzeuges sind entlang des Kanals Anschlüsse für Schneedüsen vorhanden. Das Schneesystem, dessen Leistung mit vier Kubikmetern pro Stunde weit über dem realistischen Bedarf liegt, kann bis zu Kanalgeschwindigkeiten von 160 km/h und minus 20 Grad Celsius eingesetzt werden. Nasser Schnee belastet alle außen angesetzten Komponenten wie Türen, Trittstufen, Kupplungen. Trockener Schnee wird erzeugt, um das Eindringen von Flugschnee ins Fahrzeuginnere zu simulieren. Die Beregnungsanlage im Deckenbereich erzeugt Niederschlagsmengen bis zu 80 Litern pro Stunde und pro Quadratmeter über die gesamte Messstrecke. Zum Beregnen der Frontpartie werden mobile Wasserdüsen angebracht.

Der Zweiwellen-Rollenprüfstand im großen Kanal hat eine angetriebene Welle und kann damit die übertragenen Zug- oder Bremskräfte messen. Dadurch kann der Verlauf der Radumfangskraft über die Fahrgeschwindigkeit bestimmt werden, wobei auch der Leistungsbedarf der Nebenaggregate berücksichtigt wird. Im kleinen Kanal steht ein Rollenprüfstand mit Dynamometer für Straßenkraftfahrzeuge zur Verfügung. Die gesamte Anschlussleistung des KWK Wien ist mit 15 Megawatt so hoch, wie sie eine Kleinstadt mit 3000 Einwohnern benötigt!

Wiebke, Katrina & Co. auf kleinstem Raum

Dass es im Klimakanal ganz schön ruppig zugeht, konnte der Autor am eigenen Leib erfahren: Zwar nicht bei eisiger Kälte, aber bei einem Scheibenwischertest für den neuen Zürcher S-Bahn-Doppelstockzug (DTZ), der auf Herz und Nieren geprüft wurde. Erwartungsvoll schritten wir Besucher durch die schwere Türe in den eigentlichen Testkanal. Über der Türe die Klimawarnung in Leuchtschrift: 22 Grad, 15 km/h Solar, Lampe grün. Drinnen herrschte die absolute Ruhe vor dem Sturm bis aus der großen Turbine der orkanartige Sturmwind losheulte und aus Wasserdüsen über den Köpfen Platzregen gegen die Frontscheibe des Zuges prasselte! Dass der Scheibenwischer damit zurecht kam, war zu erwarten, die völlig zerzausten Frisuren der Besucher weniger. Auf wärmende Strahlen aus dem Sonnenfeld mussten wir verzichten.

Bis ein Fahrzeug im Test steht, brauche es mehr als nur einen Knopfdruck oder ein

Technische Daten

Art	**Großer Kanal**	**Kleiner Kanal**
(Nutz-) Länge	100m	31m
Breite	5 m	5 m
Höhe	6 m	6 m
Vorbereitungshallen, Länge	100 m	60m
Temperaturbereich	-50 bis +60 Grad °C	-50 bis +60 Grad °C
Simulierbare Fahrgeschwindigkeit	10 - 300 km/h	10 - 120 km/h
Beschneiungseinrichtung	Trocken-/Nassschnee stufenlos regulierbar	Trocken-/Nassschnee stufenlos regulierbar
Beregnungseinrichtung	bis 80 l/h pro m² stufenlos regulierbar	bis 80 l/h pro m² stufenlos regulierbar
Relative Luftfeuchte	bis 98%	bis 98%
Seitliches Sonnenfeld -Länge, Höhe -Leistung	47,5 x 4,3 m 250-1000 W/m²	30 x 4,3 m 250-1000 W/m²
Vorwärmekammer Wechselklimatests	-	+5 bis +60 Grad C
Rollenprüfstand, Leistung	1 angetriebene und 1 freilaufende Achse 850 kW	Dynamometer 250 kW

Foto: Armin Schmutz



Die Kühlanlage im Keller des KWK: Um die Luft im Windkanal auf minus 20 Grad Celsius zu kühlen, sind gewaltige Kompressoren nötig.

Die Pseudo-Lokführer und Wettermacher überwachen die geplanten Testreihen in ihrem angenehm klimatisierten Kontrolraum.



paar Mausklicks am Computer, erläuterte Dipl.-Ing. Gabriel Haller am Beispiel des Auftrags von Siemens, den brandneuen DTZ für die Zürcher S-Bahn zu untersuchen. Zuerst gelangt ein Kandidat in die Vorbereitungshalle, wo auf Gestellen und in Kisten Hunderte von Kabelsträngen, Messfühlern und Kontrollgeräten auf ihr Opfer lauern. In etwa 300 Arbeitsstunden montierten die Techniker zuvor an die 460 Messstellen zur Erfassung der Luft-, Oberflächen- und Kanaltemperatur, der relativen Luftfeuchtigkeit und geschwindigkeit sowie der elektrischen Leistung. 287 Heizmatten, auf den Sitzen von zwei Wagen montiert, hatten die Aufgabe, bei den Tests die Körperwärme der Passagiere zu simulieren, während die Körperfeuchtigkeit Luftbefeuchtern entlockt wurde. Jede Heizmatte galt es, mit einem →



Scharfenbergkupplungen können im Winter Probleme bereiten. Im KWK können manche Schwierigkeiten vorab analysiert werden.

Ein Stadler-Flirt wird nach überstandenem Härtetest von der Schneelast befreit. Ein Triebzug der SBB muss das aushalten. Und auch in Schweden scheint die Sonne, deshalb wurde der Bombardier-Itino (re.) der schwedischen Bahngesellschaft „Tåg i bergslagen" bestrahlt.

Fotos (4): RTA







In der Vorbereitungshalle wird der neue Zürcher S-Bahn-Triebzug für die nötigen Tests mit umfangreicher Messtechnik ausgestattet.

Messfühler auf Kopf-, Schulter-, Knie- und Fußhöhe zu bestücken und mit dem zentralen Registriergerät zu verkabeln. Die auf Kopfhöhe hängende, einem Mikrofon ähnliche Sonde hatte die Aufgabe, Luftbewegungen zu messen. Dieser Aufbau nahm alleine acht Tage in Anspruch. Weitere Tage benötigte die Installation im KWK, nach dem Verschub aus der Vorbereitungshalle. Sie umfasste das Befestigen des Fahrzeuges auf dem Rollenprüfstand, den Anschluss der Energieversorgung, das Kalibrieren von Wind und Sonne sowie die Kontrolle der Messtechnik anhand von Einstelltests.

Damit es aber so richtig schneien, regnen und winden kann, sind vor allem die Dienste von Andreas Windig, Anlagentechniker des Zentrums, nötig. Hinter den Kulissen hat er alles im Griff. Ein Blick in sein Reich offenbart Gewaltiges! Seine Schleichwege führen mehrstöckig über schmale und steile Eisentreppen und Gallerien entlang einem fantastischen Labyrinth von Röhren und Leitungen in unterschiedlicher Größe und von schier unendlicher Länge, unterbrochen von Schalt- und Kabelschränken, Absprerrhähnen und Anzeigeinstrumenten.

Die Wettermacher aus dem Kontrollraum müssen zuletzt den Computer mit zahlreichen Prüfungsparametern füttern.

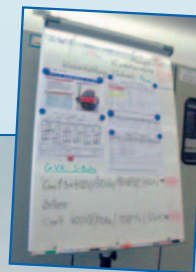
Vom 26. Januar bis 20. Februar 2006 dauerten die Einstell- und Abnahmetests, wie Versuche im Heiz- und Kühlbetrieb sowie Kontrolle und Optimierung der Einstellwerte der Klimaanlage im Temperaturbereich von minus 20 bis plus 32 Grad Celsius bei relativer Luftfeuchte bis 70 Prozent bei 28 Grad und einem Fahrtwind bis 140 km/h mit einer simulierten Fahrgastbesetzung zwischen null und 100 Prozent. Etwas provokativ äußerte sich einer der Verantwortlichen dahingehend, dass eine Klimaanlage nur dann funktioniere, wenn der Fahrgast keine Zugluft verspüre! Das endgültige Urteil aber werden die Zürcher S-Bahn Passagiere liefern.

Neben den groß angelegten Kabinenklimatests betreffend Passagierkomfort standen eine ganze Reihe Prüfungen wichtiger technischer Komponenten bevor wie die Funktionalität von Einstiegstüren und Schiebetritten bei Eis und Schnee. Funktionieren sie nicht, ist auch der Fahrplan im Eimer und am Ende auch der gute Ruf eines Herstellers. Stromabnehmer, Scheibenwischer, Stirnscheibenheizung, Signalhorn, Rückspiegel, Beleuchtung außen, Fahrtzielanzeige, Magnetschienenbremse, Niveauregulierung und Kupplung, sie alle müssen im rauesten Klima bestehen. Auf dem Rollenprüfstand schließlich kann der im Kanal festgezurrte Zug auch Brems- und Traktionsversuchen unterworfen werden. Auch können S-Bahn-Fahrten simuliert werden mit ihren kurzen Beschleunigungs- und Bremsmanövern sowie den jeweiligen Türbewegungen – bei jedem Wetter, versteht sich!

Versuche im Klima-Wind-Kanal sind nicht gerade billig. Für einen ganzen Zug kann das gut an die 700 000 Euro teuer sein. Für Dipl.-Ing. Gerald Winzer, Siemens-Gesamtprojektleiter S-Bahn Zürich, lohnt sich die Investition dennoch. Schließlich handelt es sich beim DTZ um den ersten Auftrag, den die Schweizerischen Bundesbahnen für ihr Rollmaterial im Personenverkehr bei Siemens platzierten. Und Siemens ist bestrebt, diese Züge von Anfang an voll funktionsfähig ohne Kinderkrankheiten abzuliefern und so ein Wort des Vorsitzenden der SBB-Geschäftsleitung, Dr. Benedikt Weibel, zu widerlegen, der Anfang des Jahres in Zürich sagte, er habe es in seiner 27-jährigen Zeit als Eisenbahner nie erlebt, dass neu entwickeltes Rollmaterial von Beginn weg anstandslos funktioniert habe. Vertrauen seitens der SBB scheint aber dennoch vorhanden, erhöhten diese die anfängliche Bestellung von 35 Einheiten bereits im März 2006 um weitere 25 Vierwagenzüge, lange bevor überhaupt einer im Streckeneinsatz war.

KWK: Kinderarzt für moderne S-Bahnen

Am 27. Februar 2006 wurde der S-Bahnzug zu weiteren Praxistests und Messfahrten in die Schweiz entlassen. Wie Wolfgang Palz und Gabriel Haller vom RTA aber zu verstehen gaben, gebe es kaum Klimatests, bei denen keine Mängel erkannt würden. Diese könnten oft mit vergleichsweise geringem Aufwand noch vor Ort behoben und sofort auf die Wirksam-





Test-Fahrzeuge werden normalerweise auf den Bahnhof Wien-Floridsdorf überstellt und dann von den ÖBB zum KWK verschoben. Für den DTZ war das am 10. Januar 2006 der Fall. Das Aufgabenprotokoll (re.) für den Zug ist bereits geschrieben.

Fotos (3): Armin Schmutz



Im kleineren KWK testen Automobilhersteller ihre neuesten Fahrzeuge. Nichts ist ärgerlicher als eine spätere Rückrufaktion.



Auch Straßenbahnen wie dieser Citadis-Triebzug aus dem Hause Alstom müssen hier ihre Witterungstauglichkeit unter Beweis stellen.

Fotos (2): RTA

keit geprüft werden. So hat ein Hersteller gute Chancen, Modifikationen noch vor einer Serienfabrikation vorzunehmen und möglicherweise ein Mehrfaches der Testkosten wieder einzusparen. Das dürfte der wahre Antrieb sein, nach Wien zu fahren. Für Gerald Winzer von Siemens haben die Ergebnisse gezeigt, dass sich Optimierungen am Klimasystem aufdrängten. Diese wurden auch durchgeführt und in einer zweiten Messkampagne vom 13. April bis 31. Mai 2006 im RTA verifiziert, wobei die gesamte Messeinrichtung in der Kabine nochmals aufgebaut werden musste.

Dem Vernehmen nach hätten sich die Verbesserungen und erneuten Tests gelohnt. Am 10. Juni 2006 wurde eine Einheit in Zürich getauft und stand anschliessend für Publikumsfahrten zur Verfügung. Der Einsatz ist vorerst auf der Linie S14 vorgesehen, später dann auf der S5. Die Erwartungen sind hoch.

Armin Schmutz/al

Oberes Bild: Der große und der kleine Wiener KWK (dunkel), darüber sind die Vorbereitungshallen. Unteres Bild: Der Schnitt durch den großen Kanal lässt die beeindruckenden Ausmaße der Testanlage erahnen.

Zeichnungen (2): RTA

Rollenprüfstand
Seitliches Sonnefeld
Stirnsonnenfeld
Ventilator
Rückführkanal
Wärmetauscher
Einfahrt
Umlenkecke
Teststrecke
Umlenkecke kann gehoben werden

BAYERN AUF DER ÜBERHOLSPUR

Bahn frei für das nächste High-Speed-Abenteuer der DB AG. Auf der Strecke Nürnberg – Ingolstadt rasen seit Ende Mai 2006 ICE 3 mit 300 km/h durch den Freistaat.

Einem gigantischen Katalysator gleich beschleunigte die Fußball-WM hierzulande zahlreiche Großprojekte: Zehn Städte erhielten moderne Fußballare-




Fotos (2): Emersleben

Die kurvenreiche Fahrt durch das Altmühltal, wie hier am 4. Mai 2006 bei Solnhofen, ist für die ICE3 inzwischen passé.



Foto: Hannes Geier

Kinding hat wieder Anschluss. Die Züge halten allerdings nicht am seit Jahrzehnten im Dornröschenschlaf befindlichen alten Gebäude.

nen mit zugehöriger Infrastruktur, Straßen wurden ausgebaut und auch die Bahn durfte auf den letzten Drücker mehrere Großprojekte wie den neuen Berliner Hauptbahnhof sowie mit dreijähriger Verspätung die Neu- und Ausbaustrecke zwischen München und Nürnberg vollenden.

Um zwischen den beiden bayerischen Spielorten München und Nürnberg die neueste und attraktivste Direktverbindung auf der Schiene anbieten zu können, mussten vor allem der Bau und die Einrichtung der Neubaustrecke (NBS) entlang der Autobahn A 9 zwischen Ingolstadt und Nürnberg bis Ende Mai komplett fertig und abgenommen sein. Vergleichsweise ruhig liefen dann die Eröffnungsfeierlichkeiten ab. Und vielleicht waren die Verantwortlichen bei Bahn und Politik am Ende sogar ganz froh, dass das zweite Mai-Highlight, der neue Berliner Hauptbahnhof, alles in den Schatten stellte und das öffentliche Interesse aufsog.

Fest gemauert, besser betoniert, liegt die NBS nun auf und großenteils unter der Erde zwischen Köschinger Forst, Altmühltal und Nürnberger Reichswald. Eine Tatsache, die jetzt über zwei Jahrzehnte an Streitereien über die gewählte Streckenführung beendet.

Es wird in diesem Land kein Bauvorhaben dieser Größenordnung geben, das auf ungeteilte Zustimmung trifft. So zieht sich manches Projekt kaugummigleich in die Länge wie diese NBS, die erstmals 1985 im Bundesverkehrswegeplan auftauchte. Bis zum regulären Baubeginn dauerte es dann 13 Jahre. 13 Jahre, in denen die realisierte Variante über Ingolstadt viel Streit provozierte und noch immer keine einhellige Freude über die Inbetriebnah- →



Anlässlich der Streckeneröffnung fand am 13. Mai 2006 eine spektakuläre Parallelfahrt zweier ICE3 statt.



Die Groß-Baukonzerne konnten sich angesichts der NBS-Baumaßnahmen nicht über Arbeitsmangel beschweren.

Rückblick (NBS)

1985:
Aufnahme des Projektes in den Bundesverkehrswegeplan

15. Juli 1994:
Erster, vorgezogener Spatenstich

Herbst 1998:
Großflächiger Baubeginn an der Neubaustrecke

18. Mai 1999:
Erster Tunneldurchschlag am Tunnel Gögglsbuch

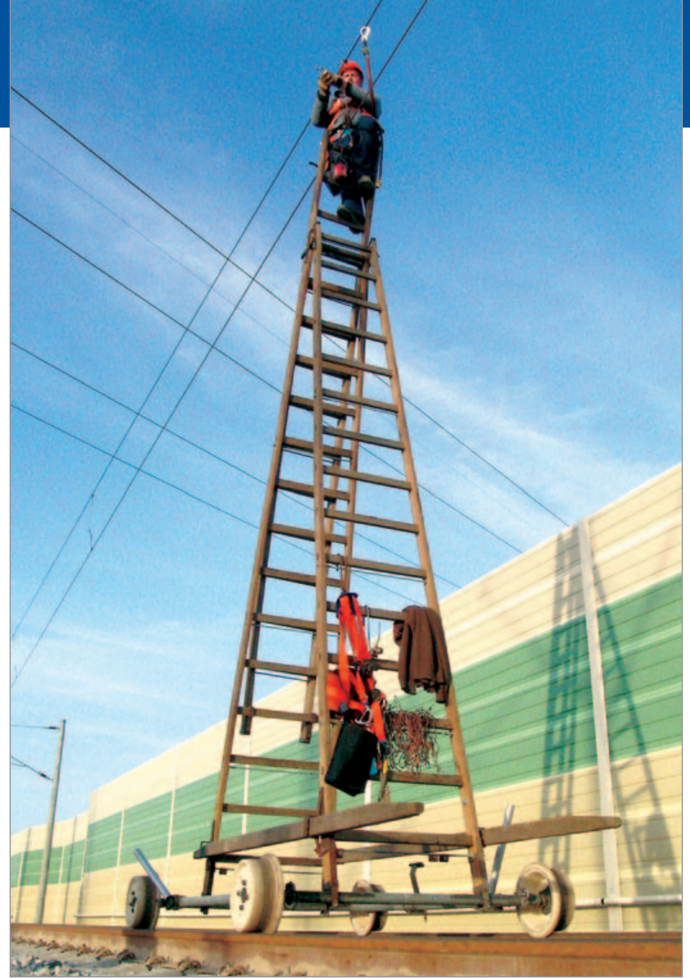
2. Mai 2001:
Letzter Tunneldurchschlag am Tunnel Euerwang

13. Juni 2005:
Fertigstellung des Oberbaus und Lückenschluss in Kinding

Bis Oktober 2005:
Technische Ausrüstung der NBS abgeschlossen

Ende 2005 bis April 2006:
Hochtastfahrten bis 300 km/h und dynamische Messfahrten

28. Mai 2006:
Betriebsaufnahme (Vorlaufbetrieb)

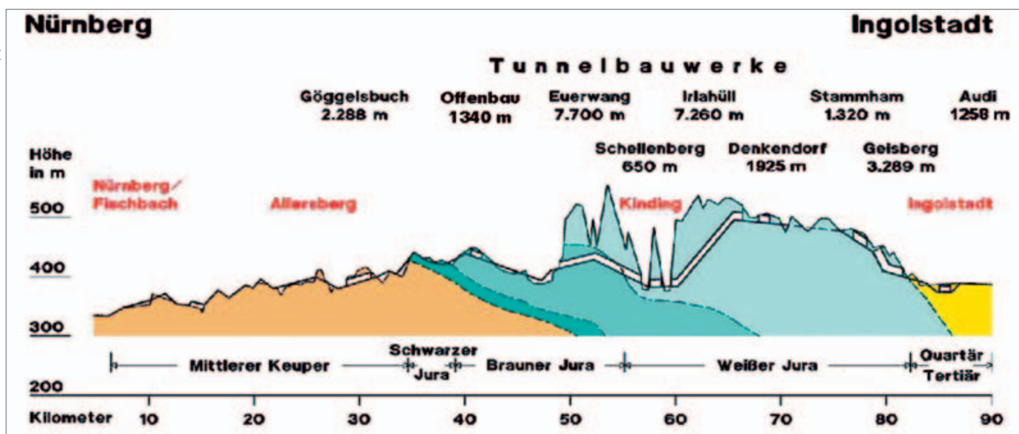


Modernes Reisen: Große Teile der Strecke verschwinden in kilometerlangen Tunneln oder sie ist abgeschirmt hinter Erdwällen und monotonen Lärmschutzwänden.

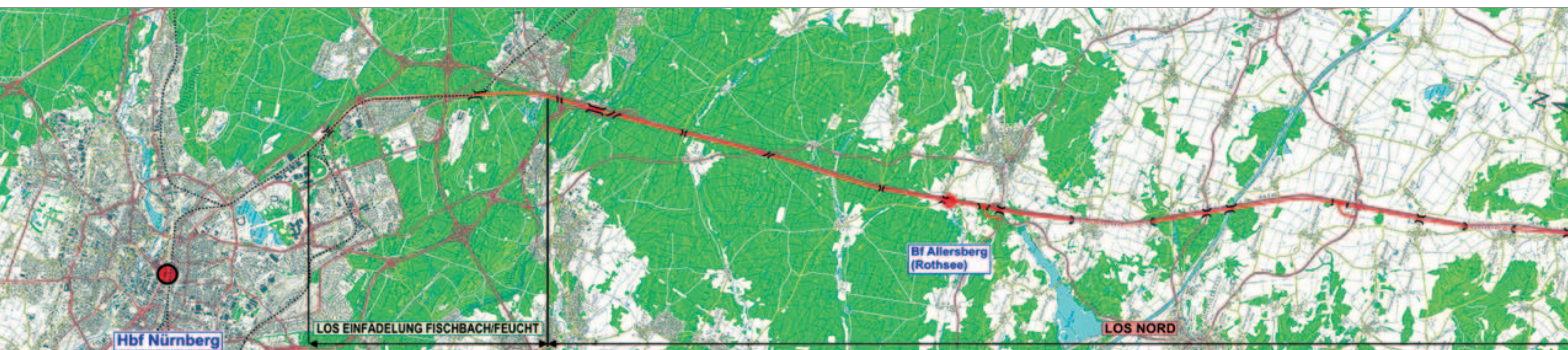
me herrscht: Die „Neubaustrecke ist eines der Natur zerstörendsten, teuersten und verkehrspolitisch fragwürdigsten Verkehrsprojekte Deutschlands", behauptet der Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND) anlässlich der Inbetriebnahme. Und das Lager der Gegner rekrutierte sich nicht nur aus Berufsnörglern oder den üblichen Verdächtigen vom Naturschutz, sondern auch Teile der Wirtschaft, der Bundesrechungshof und Vekehrsexperten hatten Bauchschmerzen bei der projektierten Streckenführung. Vor allem der Verdichtungsraum Augsburg und ganz Bayerisch-Schwaben fürchteten um ihren Anschluss an den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Vehement machten sich Bayerns Schwaben in der Planungsphase für die preiswertere Alternative über Augsburg, drittgrößte Stadt des Freistaats, stark. Die Augsburg-Variante hätte anstelle eines Neubaus im Wesentlichen auf einem Ausbau bestehender Strecken beruht, bei einer gerinfügig längeren Fahrtzeit. Während man sich in Augsburg und Umgebung mit dem aktuellen Status Quo inzwischen abfand und jetzt um bessere Anschlüsse nach Nürnberg kämpft, heben Verkehrsexperten und Umweltschützer auch im Hinblick auf künftige Vorhaben weiterhin den mahnenden Zeigefinger.

Die Durchsetzung der realisierten Ingolstadt-Variante sei laut BUND gar ein Politkrimi, der den Steuerzahler und die Bahnkunden eine Milliarde Eu-

Grafiken (2): DBAG



Das Profil des Neubaustreckenabschnitts zwischen Ingolstadt und Nürnberg zeigt die wichtigsten Tunnelbauwerke.





Die Neubaustrecke hinterließ in der Landschaft Narben, die erst noch verwachsen müssen.



Die Gleise der Neubaustrecke verlaufen auf einem durchgehenden Betonbett, der so genannten Festen Fahrbahn.

Fotos (4): Emersleben

ro mehr gekostet habe als die Augsburger Alternative. Und nicht nur der BUND vermutete eine erfolgreiche Lobbyarbeit der ausführenden Groß-Baukonzerne. Vor allem die Streckenführung zwischen Ingolstadt und dem Altmühltal weise einen auffällig hohen Tunnelanteil auf. Gerade dieser Abschnitt habe wegen der geologischen Gegebenheiten besonders zu den Bauverzögerungen und den explodierenden Mehrkosten beigetragen. Kostengünstigere Varianten mit geringerem Tunnelanteil und mehr Brückenbauwerken habe es für diesen Bauabschnitt gegeben. Diese seien aber wegen der Empfindlichkeit der Bevölkerung bezüglich Baumaßnahmen im Altmühltal nicht möglich gewesen, so die Befürworter der realisierten Strecke. Seit dem umstrittenen Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals, der massiv in die Landschaft des Altmühltals eingriff, wollten Bayerns Verantwortliche keinen erneuten Aufschrei der Bevölkerung riskieren und vergruben die Strecke tiefer als technisch nötig. Der an der Planung beteiligte ehemalige Präsident der Bundesbahndirektion Nürnberg, Horst Weigelt, bezeichnete deshalb den jetzigen

Wieviel darf ein Fahrtzeitgewinn kosten?

Streckenverlauf im Bereich des Altmühltals gar als „conditio sine qua non", also alternativlos.

Kritisiert wird auch die Auslegung der NBS für potentiellen Güterverkehr. Das wurde durch geringe Steigungen bis maximal zwei Prozent erkauft, die das Profil der Strecke aufwendiger und teurer machten. Eine Maßnahme, auf die die Planer der NBS Köln – Frankfurt verzichteten und deshalb Steigungen bis vier Prozent einplanen konnten. Nun steht zu befürchten, dass die Strecke zwar für den Güterverkehr geeignet wäre, das nächtliche Zeitfenster, das dafür zur Verfügung stünde, aber zu klein wird.

Aber es gab auch gute Gründe für die gewählte Streckenführung: Die Trassenwahl in der Nähe der bereits bestehenden Autobahn A9 bündelt zum einen die Verkehrsachsen auf vergleichsweise engem Raum. Zum anderen musste eine →



Jürgen Seiler (li.), Sprecher und Leiter bei DB Projektbau, Nürnberg, und Bayerns Innenminister, der Franke Günther Beckstein, bei einer NBS-Probefahrt im ICE3.



Die schnellste Verbindung ist nicht immer eine Gerade: Verlauf des Abschnitts Ingolstadt – Nürnberg.



Fotos (3): Emersleben

Der Geisbergtunnel bei Hepberg (im November 2002) ist der längste Tunnel im Baulos Süd der NBS.

Zahlenwerk

Streckenlängen:
Nürnberg – München: 171 Kilometer; ABS München – Ingolstadt: 82 Kilometer; NBS Ingolstadt – Nürnberg: 89 Kilometer; zum Vergleich Nürnberg – München via Augsburg: 199 Kilometer

Tunnel (NBS):
Neun Tunnel, Gesamtlänge 27 Kilometer; längste Tunnel sind Euerwangtunnel (7,7 Kilometer) und Irlahülltunnel (7,26 Kilometer)

Brücken:
Insgesamt 148 Brücken, davon 82 auf der NBS und 66 auf der ABS; 120 Eisenbahn- und 28 Straßenbrücken

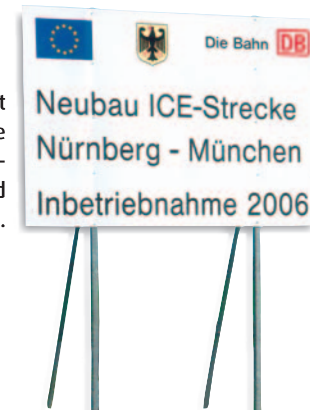
Erdbau:
Etwa 22 Kilometer der Strecke verlaufen auf Dämmen und 27 Kilometer in Einschnitten

Schutzwälle und - wände:
Knapp 20 Kilometer auf der NBS, etwa 30 Kilometer auf der ABS; so genannter Abkommensschutzwall zwischen der Autobahn A9 und der NBS-Trasse

Fernbahn-Ersatzstrecke von Nürnberg nach München aus zwei triftigen Gründen aus Richtung Südosten in den Nürnberger Hauptbahnhof münden, um dort erstens den bisher üblichen Fahrtrichtungswechsel zu vermeiden und zweitens die Altstrecke von Roth über Schwabach nach Nürnberg für den S-Bahn-Verkehr zu entlasten. Eine Linienführung über Augsburg unter diesen Voraussetzungen wäre deutlich länger geworden.

Nachdem im Jahr 2005 auf der fertigen Trasse die Schienen verlegt, Masten und Signale aufgestellt worden waren und der Fahrdraht hing, konnten endlich die umfangreichen Einstell- und Messfahrten beginnen. Zuerst in unteren Geschwindigkeitsbereichen mit Loks und Messtriebwagen, doch ab November 2005 wurde es ernst. Der ICE-S startete mit einem Mittelwagen die ersten so genannten Hochtastfahrten, bei denen von 160 km/h aufwärts in mehreren Schritten die Testgeschwindigkeiten auf beiden Gleisen in beiden Richtungen auf bis zu 330 km/h hochgeschraubt wurden. Um die im Regelbetrieb vorgesehenen ICE 3-Garnituren mit beiden Stromabnehmern am Fahrdraht bei bis zu 300 km/h betreiben zu können, wurde der ICE-S Anfang Dezember 2005 in Hamburg auf sechs Mittelwagen verlängert, da zwischen zwei Stromabnehmern am Draht mindestens 200 Meter Abstand eingehalten werden müssen. Auch diese Fahrten liefen sehr bald im Bereich über 300 km/h ab, so dass die spätere Regelgeschwindigkeit mit notwendiger Toleranz überprüft war.

Weitere umfangreiche Tests nahmen die verbleibende Zeit bis Mai 2006 voll in Anspruch. Anschließend konnten die so genannten Personenfahrten beginnen, bei denen zahlende Fahrgäste zum Schnupperpreis von 19 Euro „Tempo 300“ erleben durften.



Drei Jahre Verspätung: Die NBS ist Teil des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nummer 8. Die Fertigstellung über Erfurt nach Berlin wird noch mehr Verspätung einfahren.

Oberbayern und Franken rücken näher zusammen

Statt der Bagger und Planierraupen können jetzt mit Glück wesentlich schnellere Fahrzeuge gesichtet werden. Vor allem südlich von Nürnberg, wo die Autobahn auf viele Kilometer durch ausgedehnte Waldgebiete verläuft, kommt jetzt direkt daneben die Neubaustrecke (NBS) dazu, nur getrennt durch einen so genannten Abkommensschutzwall, den Erdwall, der seinen Namen nicht einer Vereinbarung verdankt, sondern der verhindern soll, dass Straßenfahrzeuge von der Autobahn abkommen und auf die Gleise geraten.

Im späteren Fahrplanbetrieb, der regulär erst im Dezember 2006 beginnt, wird es auf der NBS auch gemütlichere Fahrten geben. Mit den Bahnhöfen Allersberg und Kinding findet auch der Regionalverkehr zwischen Nürnberg und Ingolstadt Platz auf der neuen Strecke. Da bis zum Start keine Nahverkehrswaggons, die wegen möglicher Hochgeschwindigkeits-Begegnungen auf den Tunnelabschnitten druckdicht sein müssten, zur Verfügung stehen, will DB Regio ehemalige IC-Waggons einsetzen, die nicht nur äußerlich gut sichtbar für ihre neue Aufgabe fit gemacht werden. Wie schnell die nur 210 Meter langen Bahnsteige der beiden Zwischenhalte dann doch Doppelstockwagen erforderlich machen, wird der Fahrgastzuspruch entscheiden, aber dann muss diese Version erst mal gebaut werden.

Südlich von Ingolstadt bis München ist Hochgeschwindigkeit kein Thema. Von Anfang an nur als Ausbaustrecke (ABS)

Zum Glück konnte das Hindernis, die S-Bahn-Linie S2 nach Petershausen, rechtzeitig auf ihre neue eigene Trasse umziehen.





ICE-S auf Hochtastfahrt: Die Ingenieure gewannen so die notwendigen Erkenntnisse zur Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit.



Der Mittelwagen des ICE-S ist vollgestopft mit umfangreicher Messtechnik, die das Fahrverhalten aufzeichnet und analysiert.

Fotos (3): Hannes Geier



Kilometer 40,4, Geschwindigkeit 317 km/h: Bei Tests muss schneller als die zugelassene Höchstgeschwindigkeit gefahren werden.

geplant, geht's hier nicht schneller als mit 160 km/h. Doch auch dieses Limit ist streckenweise Makulatur, da für viele mögliche Verbesserungen schlichtweg kein Geld mehr vorhanden war. So sind immer noch nicht alle schienengleichen Bahnübergänge in dem Bereich beseitigt und manch andere Umbauarbeit harrt weiteren Geldflusses. Zwischen Petershausen und München kommt die Fernbahn zumindest in den Genuss des umfangreichen S-Bahn-Ausbaus. Zum großen Vorteil beider Verkehre wurden dort S-Bahn- und Fernbahngleise getrennt, so dass sich die beiden Betriebsarten nicht mehr stören. Meist viergleisig, in wenigen Abschnitten dreigleisig, hat dieser Teil der Schienenverbindung zwischen Nürnberg und München deutliche Verbesserungen erfahren.

Die Hochgeschwindigkeitsstrecken der DB AG sind noch immer weit davon entfernt, ein Netz zu knüpfen. Die bisherigen Tempo-Inseln sind für die Fahrgäste zwischen Frankfurt und Köln, Würzburg und Hannover, Stuttgart und Mannheim oder jetzt München und Nürnberg ein echter Gewinn, aber ein Netz wie in Frankreich ist nicht in Sicht. Angesichts der Haushaltslage wird der aktuelle Zustand wohl auch noch andauern.

Stefan Alkofer



Fotos (3): Haucke

Symbolträchtiger Standort für die Wertstoffsammelbehälter, denn auch das Bahnbetriebswerk Gera wird sozusagen wiederverwertet.



Foto: Hans-Jürgen Barteld

Konnte nicht erhalten werden: 44 1182, die auf Rostfeuerung im November 1982 zurückgebaute 44 0182, im Heimat-Bw Gera.

Zukunfts-Welten

Die Idee ist bestechend: Railworld zieht ein Millionenpublikum ins Geraer Ex-Bw. Potente Investoren braucht der Erlebnispark aber noch.

Alles, was Recht ist: Wenn Peter Kapfhammer, Initiator und treibende Kraft der „Rail-World", auch nur ansatzweise schafft, was ihm vorschwebt, dann macht die ostthüringische Stadt Gera einen gewaltigen Sprung nach vorn.

Das 2002 geschlossene Bahnbetriebswerk, zuletzt Betriebshof, soll sich zu einem Eisenbahnerlebnispark von internationalem Zuschnitt mausern mit Museum, Modellbahnwelt, Werkstattbetrieb, Kino, Clubcenter, Kinderland, Gastronomie und Hotellerie.



Referatsleiterin Marén Ritter: „Railworld ist nach der Buga die nächste große Chance für unsere Stadt!"



Altbürgermeister Ralf Rauch: „Eine Spinnerei, siehe Buga, kann auch Erfolg haben!"



Foto: Frank Barteld



Foto: Hans-Jürgen Barteld

Auch der hier stationierte Hilfszug verhinderte nicht, dass 2002 das Bahnbetriebswerk Gera, zuletzt Betriebshof, geschlossen wurde.

Wie heißt das auf Neudeutsch so schön? Edutainment und Infotainment liegen voll im Trend.

„Über zwei Millionen Besucher", schätzt Kapfhammer, könnten bereits 2009, also in gerade einmal drei Jahren, die Railworld besuchen. Meint noch zu mir, dass er eher untertreibe, während wir das ehemalige Bahnbetriebswerksgelände des einst bedeutenden Eisenbahnknotens Gera, mittlerweile vom Fernverkehr abgekoppelt, in Augenschein nehmen.

Hier im Tal der Weißen Elster erstreckt sich anschließend an den Nordkopf des Hauptbahnhofs beiderseits des Streckenbogens gen Leipzig das Bw-Areal. Auf der Ostseite Verwaltung, Kantine, Lokführerübernachtung, Dieseltankstelle und vor allem der noch 26-ständige Ringlokschuppen mit integrierter fast neuer Diesellokhalle und intakter Drehscheibe gehören zum Railworld-Projektabschnitt A, für den bereits ein Mietvertrag mit der Bahn abgeschlossen wurde. Der sich diesseits nach Süden anschließende Bereich mit den Abstellgruppen, Schuppen und Lagerhäusern umfasst den Planungsabschnitt C, der einen Bebauungsplan voraussetzt.

Auf der Westseite, jenseits der Bahntrasse steht der kleinere Ringlokschuppen 2 mit dem markanten Wasserturm. Beide sind von größeren Modernisierungsmaßnahmen verschont geblieben,weshalb sich das Ensemble seine Patina bewahrte.

So scheint hier tatsächlich noch immer ein Hauch von Dampflokatmosphäre in der Luft zu liegen. Obwohl, wahrscheinlich ist's nur der leicht →

Zu Fuß über die Eselsbrücke zu erreichen ist der Nordwestteil des Ex-Bw-Geländes mit Wasserturm und dem Lokschuppen 2.





Gut in Schuss ist der auf der Ostseite des Bw-Areals stehende 26-ständige Ringlokschuppen mit der fast neuen Diesellokhalle.

Die günstige innerstädtische Verkehrsanbindung ist ein Plus: Die Straßenbahn-Linie 3 führt direkt am Bw-Gelände vorbei.

teerige Geruch, den der frisch ausgebaggerte Schotter verströmt.

„Auch dieser Bereich wird Bestandteil der Railworld, für den wir bereits eine Option haben", erläutert Peter Kapfhammer, hat beim Projektabschnitt B nicht zuletzt die noch als solche bezeichneten Lehrwerkstätten vor Augen und die fußläufige Anbindung zwecks Gleisquerung, momentan direkt nur über die neue Eselsbrücke möglich, schon im Sinn: „Hier kommt ein solider, breiter Holzsteg hin", erzählt der 59-Jährige und verweist auf die Widerlager der alten Brücke unmittelbar neben der neuen, die für den künftigen Railworld-Besucherübergang genutzt werden können.

Doch zurück zum Kernbereich des Railworld-Projekts auf der Ostseite der Durchgangsgleise. „Hier wird der Museums- und Kinokomplex entstehen, dahinter der Gastronomie- und Einkaufsbereich und dort drüben der Hotelkomplex", deutet Peter Kapfhammer mit ausladender Handbewegung und lässt seine Visionen gewissermaßen Gestalt annehmen.

Wir stehen inmitten der Abstellgleise, vor langen Reihen hier vor sich hinträumender Selbstentladewagen, eine typische Szenerie kurz vor dem letzten Schritt zur Bahnbrache. Sei´s drum, Kapfhammers lebhafte Schilderung lässt unschwer erahnen, wie es auf diesem Teilgelände, das die DB AG bis Januar 2007 räumen wird, in wenigen Jahren aussehen könnte.

Die Begeisterung, mit der der gebürtige Hersbrucker sei-



Initiator und Impulsgeber Peter Kapfhammer: „Über zwei Millionen Besucher schon in drei Jahren!"



Jörg Böhme, Vorsitzender des OMC Gera, hat bereits ein Konzept entwickelt für die Modellbahnschau.



Ein Zeitdokument: „Plane mit – Arbeite mit – Regiere mit" ist unterm Flügelrad noch gut zu entziffern.





Fotos (7): Haucke

Blick vom Bw-Gelände Richtung Hauptbahnhof: Für die Railworld ist das Bahnareal beiderseits der Ausbautrasse vorgesehen.

ne Ideen Gestalt annehmen lässt, wirkt ansteckend. Kein Wunder, dass Peter Kapfhammer das Kunststück fertigbrachte, den politisch durchaus kontrovers zusammengesetzten Stadtrat Geras pro Railworld zu einem einstimmigen Beschluss zu bewegen, ein bislang einmaliger Vorgang in der jüngeren Stadtgeschichte.

„Die Stadt muss von der ersten Stunde an ein verlässlicher, dauerhafter Partner sein", betont Ralf Rauch, von 1994 bis 2006 Geras parteiloser Oberbürgermeister. Der Ratsbeschluss vom 16. März 2006 „beinhaltet", so Rauch, „die Befürwortung, die Unterstützung und den politischen Rückhalt für das Railworld-Projekt."

Nicht anders sieht das Dr. Norbert Vornehm (SPD), der sich am 21. Mai 2006 in einer Stichwahl um das Amt des Oberbürgermeisters gegen Ralf Rauch durchsetzte. Dr. Vornehm, bisher Leiter der Geraer Verkehrsbetriebe (GVB), „hat die Railworld ebenfalls zur Chefsache erklärt", freut sich Peter Kapfhammer über die Kontinuität.

„Herr Kapfhammer verzeiht mir sicher, wenn ich sage: Eine Spinnerei war der Ausgangspunkt", schmunzelt Altbürgermeister Ralf Rauch und zieht Parallelen zu seiner eigenen Initiative, die Bundesgartenschau nach Gera zu holen: „So war es auch mit der Buga, es waren spinnerte Gedanken, die man andernorts bereits absurd →

Der Ringlokschuppen 1 soll schon bald mit neuem Leben gefüllt werden: Als gläserne Manufaktur und Ausstellungsraum mit Bistro.



Mai 2006: Der Hauptbahnhof Gera ist eine einzige Baustelle, doch bis zur Bundesgartenschau 2007 soll alles fertig sein.



Foto: Frank Barteld

Ausgeräumt und leergezogen: Nach der Schließung warten die letzten 229-Dieselloks vor dem Schuppen 1 auf den Abtransport.

fand und jetzt ist es über die Vision zur Planung, zur Realisierung gekommen!“

Wohl wahr und unübersehbar: In Gera wird fleißig das von wenigen Ausnahmen abgesehen ohnehin schon recht ansprechende Stadtbild verschönert. Und die neue Stadtbahn mit eigenem Gleiskörper wird die bestehenden Straßenbahnlinien schon bald wirkungsvoll ergänzen.

„Nachdem sich die Buga-Idee durchgesetzt hatte“, nimmt der gelernte Diplom-Ingenieur Ralf Rauch mit einem Augenzwinkern den Faden wieder auf, „durfte man nun unmittelbar glauben, dass auch eine nächste Spinnerei Erfolg haben kann!“

Und, nun wieder ernst werdend, unterstreicht Rauch die Bedeutung der Railworld für die Stadt: „Mit diesem Buga-Anschlussprojekt können wir uns Gedanken machen über eine Nachhaltigkeit auch im Zustrom der Tourismusentwicklung, die beeindruckend ist.“

Nicht nur das: Es geht auch um die Schaffung von Arbeitsplätzen. An die 1300 könnten es bis 2009 bereits sein. Ein gewichtiges Argument für eine Stadt, die seit der Wende fast ein Viertel ihrer Bevölkerung und beinahe alle Industriestandorte verloren hat.

„Unsere Region hat eine Arbeitslosenquote von ungefähr 19 Prozent“, begreift Marén Ritter, Referatsleiterin für Wirtschaftsförderung der Stadt Gera, „die Railworld nach der Buga als die nächste große Herausforderung und Chance für unsere Stadt!“ Die Diplom-Ingenieurin sieht aber nicht nur die zu schaffenden Arbeitsplätze, sondern auch die Möglichkeit, mit

Der Kernbereich des gesamten Railworld-Komplexes umfasst den östlichen Teil des Bw-Areals mit Überbauung der Abstellgleise.

S-Bahn
Museum
Shopping
Hotel
Essen
Konferenz
Kino
Platz
Club
Kantine
Lokschuppen
Turm
Züge
Büros
Hotel 2
Railworld
Bahnhof
Hochgarage
Busse
Hauptbahnhof

Zeichnung: Dr. Maria Hoffmann

Hilfe der Railworld das derzeitige „Potential der Brachflächen entlang der Eisenbahn sinnvoll zu nutzen.“

Allein die schon brachliegenden oder demnächst -fallenden Bahnflächen umfassen im Stadtgebiet rund 300 Hektar. Erschwerend und das Stadtbild störend kommt hinzu, dass das Bahnareal Gera regelrecht zerschneidet. Auch eine Folge des seinerzeit ausgetragenen Eisenbahnkonkurrenzkampfs zwischen Preußen und Sachsen, dessen Nachwehen sich noch zur DR-Zeit in den Reichsbahndirektionen Dresden und Erfurt finden. Der preußische Bahnhof, Geras heutiger Hauptbahnhof, ersetzte 1882 den ersten 1859 eingeweihten Bahnhof. Der sächsische Staatsbahnhof am Sachsenplatz wurde 1913 in Betrieb genommen.

Nachdem ein Teil der Bahngrundstücke schon zugunsten der Bundesgartenschau entwidmet worden ist, dank des Einsatzes des DB-Konzernbeauftragten für Thüringen, Gerold Brehm, recht zügig, setzt Stadt- und Verkehrsplaner Stefan Prüger, selbst ein begeisterter Eisenbahn-Fan, nun auf eine „neue Nutzung der mit dem derzeitigen weiteren Gleisrückbau entstehenden Brachflächen durch die Railworld“ und verweist in diesem Zusammenhang auch auf die ausgezeichnete innerstädtische Schienenverkehrsanbindung .

Bis zum Start der Bundesgartenschau am 27. April 2007 sollen jedenfalls greifbare Resultate zu sehen sein. Bis dahin will auch die DB ihre im Rahmen der Mitte-Deutschland-Verbindung ausgeführten Bauarbeiten rund um Gera-Süd und den Hauptbahnhof beendet haben.

Querdenker Peter Kapfhammer und Diplom-Ingenieur Frank Greßler, die beiden Railworld-Geschäftsführer, sind sich mit DB-Regio-Teamleiter Lars Naumann, dem Vorsitzenden des Railworld-Fördervereins und der ortsansässigen BSW-Gruppe, sowie Volker Tauchert, Vorstandsvorsitzendem des Vereins „Ja für Gera“, jedenfalls einig: Die Railworld kommt und das ist gut für Gera.



Fotos (4): Haucke

Spielt in der Railworld-Planung eine zentrale Rolle: Der erst Ende der 90er-Jahre instandgesetzte große Ringlokschuppen 1.



Hat seit Jahren keinen Raucher mehr gesehen: DR-Aschenbecher im Bh.



Als die Volkswirtschaft noch keine inhaltsleere Floskel war: Spuren aus DDR-Zeiten lassen sich noch immer im Ex-Bw Gera entdecken.

Noch sind die Anfänge bescheiden: Ein-Euro-Jobs und erste öffentliche Gelder stehen auf der Habenseite, doch für das auf 250 Millionen Euro veranschlagte Gesamtprojekt „melden sich täglich neue Investoren“, ist Kapfhammer optimistisch. Nicht von ungefähr wird derzeit die Railworld-Entwicklungsgesellschaft mbH in eine Betreibergesellschaft umgewandelt. *Karlheinz Haucke*

Ein 13-jähriger Eisenbahnfreund aus der Nachbarschaft nahm Hollenbachs Mercedes am Anlieferungstag der 80 mit aufs Bild.

Foto: Slg. Hollenbach

Kirchenorgeln und Dampfloks haben es Klaus Hollenbach angetan. „Wobei mich die Orgeln schon länger faszinieren“, wie Hollenbach gesteht. „An meine Orgel bin ich aber leichter rangekommen als an die 80.“

1962 trat er bei der DR als Lehrling ein. Allerdings nicht auf der Lok, sondern als Vermesser beim Entwurfs- und Vermessungsbüro der DR in Berlin. Später ließ er sich sogar zum Kunstschmied und Handwerksmeister ausbilden, bevor er 1978 zunächst als Heizer zum Dienst auf der Lok kam. In Schöneweide wurde natürlich auch rangiert, in der damaligen Zeit vorwiegend mit Dampfloks. „Als ich dann aber in den frühen 70er-Jahren im MODELLEISENBAHNER immer häufiger vom Dampf-Abschied las, dachte ich: Donnerwetter, da beginnt ja bei der Bahn die Geschichte zu kippen, da musste mal gucken, wie lange das noch geht“, lacht Hollenbach. „Da hab ich dann bloß gedacht: Man müsste sich so ne Lokomotive hinstellen“, beschreibt Hollenbach die Geburt der Idee. „Was für eine, war mir eigentlich gleich, mir ging es lediglich um den Erhalt der Technik, denn ich war immer ein Nostalgiker“, fährt er fort. „Meine Frau hat natürlich erst einmal die Hände über dem →



Foto: R. Drescher, Slg. Hollenbach

Klaus Hollenbach 1985 vor seiner noch in Planen gehüllten Dampflokomotive.

Der Ost-Berliner Klaus Hollenbach wollte der DR 1975 eine ausgemusterte Dampflok abkaufen. Bis die 80 im Garten stand, vergingen sieben Jahre.

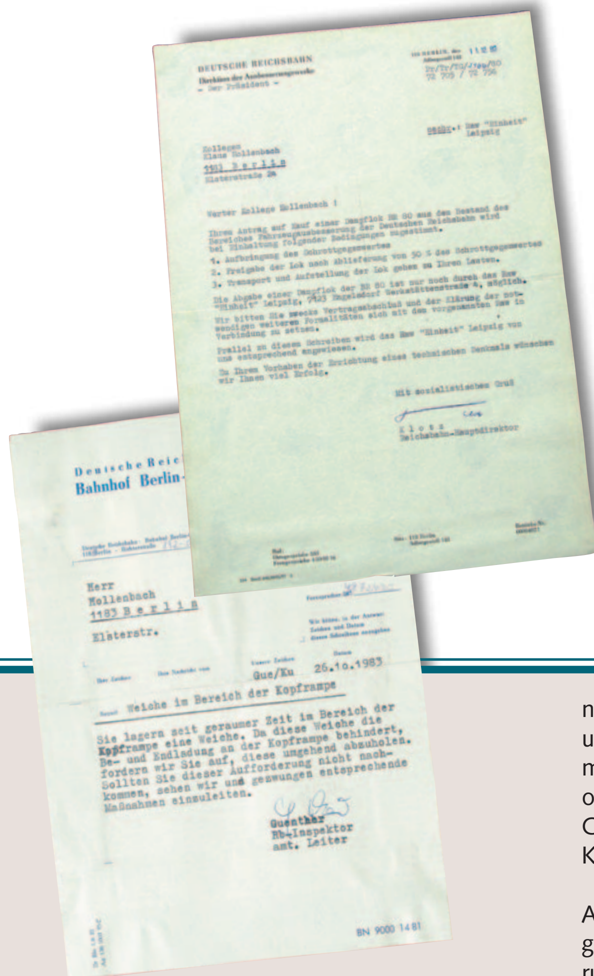
Orgeln mit

DER 80



Foto: Frickel

Schilder und Signale sorgen für Eisenbahn-Atmosphäre.



DEUTSCHE REICHSBAHN
Der Präsident

Kollegen
Klaus Hollenbach
Elsterstraße

Werter Kollege Hollenbach !

Ihrem Antrag auf Kauf einer Dampflok BR 80 aus dem Bestand der Deutschen Reichsbahn wird bei Einhaltung folgender Bedingungen zugestimmt.

1. Aufbringung des Schrottgegenwertes
2. Freigabe der Lok nach Ablieferung von 50 % des Schrottgegenwertes
3. Transport und Aufstellung der Lok gehen zu Ihren Lasten.

Wir bitten Sie zwecks Vertragsabschluß und der Klärung der notwendigen weiteren Formalitäten sich mit dem vorgenannten Raw in Verbindung zu setzen.

Zu Ihrem Vorhaben der Errichtung eines technischen Denkmals wünschen wir Ihnen viel Erfolg.

Mit sozialistischem Gruß

Klotz
Reichsbahn-Hauptdirektor

Deutsche Reichsbahn
Bahnhof Berlin-

Herr
Hollenbach
1183 B e r l i n
Elsterstr.

Gue/Ku 26.10.1983

Weiche im Bereich der Kopframpe

Sie lagern seit geraumer Zeit im Bereich der Kopframpe eine Weiche. Da diese Weiche die Be- und Endladung an der Kopframpe behindert, fordern wir Sie auf, diese umgehend abzuholen. Sollten Sie dieser Aufforderung nicht nachkommen, sehen wir uns gezwungen entsprechende Maßnahmen einzuleiten.

Guenther
Rb-Inspektor
amt. Leiter

BN 9000 14 81

Schriftstücke wie das zur Übernahme der Lok oder zur Lagerung der Weiche bewahrt Hollenbach sorgsam auf.



Noch gibt es kein Leben in den Instrumenten der Lok. Das soll sich aber in absehbarer Zeit ändern.



Mit einem Schürzen-Mod-Wagen ging es als ausgenutzte L2-Fahrt am 19. Juli 1981 nach Berlin. Am Regler steht Lokführer Max Ketzel.

Foto: Slg. Hollenbach

Kopf zusammengeschlagen, aber sie hat niemals versucht, mir die Sache auszureden. Später sagte sie mir dann, dass sie nicht mit einem Erfolg gerechnet hätte", erzählt Klaus Hollenbach. Für ihn war es zunächst keine außergewöhnliche Idee. Andere pflegen alte Autos, Klaus Hollenbach wollte sich halt einer alten Lok annehmen. Für Fahrzeuge, die nicht zur musealen Erhaltung bei der DR oder in Arbeitsgruppen vorgesehen waren, gab es aber nur zwei Wege: Gegen Devisen nach Westen oder als Schrott in den Recycling-Kreislauf, um keinen Schrott importieren zu müssen. „Mein Glück war, dass zur Zeit, als ich das Gesuch beim Verkehrsministerium einreichte, dessen Leiter Otto Arndt in Urlaub war und dass sein Stellvertreter Günther Knobloch als Dampflokfan galt." Schlüsselfigur beim Lokomotivverkauf im Verkehrsministerium war aber Klaus Halle. Vereine in der BRD, in Österreich und in der Schweiz erhielten viertel- oder halbjährlich von ihm Listen von zur Ausmusterung anstehenden Triebfahrzeugen geschickt, die gegen harte Devisen abgegeben wurden. „Verkehrsminister Otto Arndt muss wohl nach seiner Rückkehr aus allen Wolken gefallen sein und hätte gerne den Vertrag rückgängig gemacht. Da das aber nicht mehr möglich war, ordnete er an, dass es zukünftig derartige Geschäfte nicht mehr geben dürfte", erzählt Klaus Hollenbach.

„Nun sollte ich also 45 Tonnen Schrott als Ausgleich für die Maschine anliefern. Freigegeben wurde die Lok erst nach Ablieferung von 50 Prozent der Gesamtmenge", schildert Klaus Hollenbach. Das ging natürlich nur peu-à-peu, weshalb die Lok auch lange nach der Zusage durch die Reichsbahn noch in Engelsdorf stand. Ein weiteres Problem waren fehlende Teile. Die Schwesterlok 80 019 stand ebenfalls in Engelsdorf und hatte bereits diverse Teile von 009 erhalten. Hollenbach wollte aber die in Königsberg gebaute 009 haben. Die Auserwählte hatte zu allem Überfluss noch eine Ersatz-Rauchkammertür. „Eine originale Einheitstür einer verschrotteten 86 bekam ich im Raw Meiningen. Die schmissen wir dann in den Tender einer 52, die wir zur Untersuchung im Raw hatten", grinst Hollenbach. Noch steht die Tür aber im Schuppen.

„Zwischendurch habe ich dann mal wieder ein paar Tonnen Schrott gesammelt und bei einem Händler gegen eine Bestätigung abgeliefert, um meine Lok auszulösen. Nachdem ich 1982 den Rest des zur Auslösung der Lok nötigen Schrott-Endgelds aufs Konto des Raw Einheit überwiesen hatte, erhielt ich die Anweisung, dass ich die Lok jetzt umgehend übernehmen müsste." Glücklicherweise zeigte sich der Bw-Vorsteher Hagner in Engelsdorf begeistert von Hollenbachs Vorhaben und schlug vor, die Maschine bis zur Überführung irgendwo hinten in einem Lokschuppen unterzustellen. „Nun musste ich versuchen, die Lok so schnell wie möglich zu komplettieren. Ich war damals noch im so genannten Vierbri-



Macht hoch die Tür: Derzeit herrscht Betriebsruhe in Hollenbachs Lokschuppen

Foto: Frickel

gade-Plan, das heißt, wenn ich dann sonnabends und Sonntag die zwölf Stunden Nachtdienst hinter mich gebracht hatte, bin ich Montag früh mit dem Exer nach Leipzig gefahren, um an meiner Lok zu arbeiten. Mittwochs gings wieder zum Spätdienst nach Schöneweide. Problem war, dass im Juli auch die Feier zum 75-jährigen Bestehen des Raw angestanden hat und bis dahin die Lok weg sein musste."

Eine Überführung der Lok von Engelsdorf nach Berlin in einem Güterzug hätte mit etwa 10 000 Mark zu Buche geschlagen und schied bei einem Monatsverdienst von 800 Mark natürlich aus. Zudem wollte Hollenbach auf die Überführung seine Familie mitnehmen. Ein Kesselprüfer von Leipzig-Engelsdorf hat den Kessel zwischendurch untersucht, weshalb die 80 selbst fahren durfte. Der für die Erstellung des Fahrplanes in der Rbd Halle zuständige Kollege sagte, dass man einen Wagen anhängen könne, dass das dann aber eine Sonderfahrt wäre. Selbstredend hätte diese Abwicklung noch höhere Kosten zur Folge gehabt. Der Lokführer Dieter Wünschmann hatte die Idee einer ausgenutzten Lz-Fahrt. Immer donnerstags gingen vom Raw Delitzsch nämlich die reparierten Wagen in ihre Heimat-Bw. „Ein Bekannter Wünschmanns bei der DR bat einen nach Norden gehenden Wagen zurückzuhalten, der Waggon würde abgeholt", schildert Hollenbach. Der für Stralsund bestimmte Schürzen-Modernisierungswagen wurde nach Leipzig überführt.



Mit Mod-Wagen Lz nach Berlin

„Freitags bin ich dann runter nach Leipzig gefahren, am Sonnabend wurde die Lok angeheizt und wir haben den Wagen nach Engelsdorf überführt. Am nächsten Tag, dem 18. Juli 1981, reisten dann meine Familie inklusive Hund sowie ein Nachbar an. Insgesamt zehn Personen enterten so den Wagen und fuhren mit nach Berlin."

Die Lok sollte auf dem Grundstück von Hollenbachs Großeltern, in deren 1936 entstandenen Haus die Hollenbachs heute leben, eine neue Heimat finden. „Man gestand mir zu, die Lok auf dem Gelände des Instituts für Schienenfahrzeuge vorübergehend (Juli 1981 bis Januar 1982) unterzustellen. Meine 80 stand noch voll im Saft, weshalb wir natürlich auch Sonderfahrten gemacht haben – offizielle und inoffizielle. Von letzteren zwischen Grünau und Schönefeld wusste dann nur der Fahrdienstleiter. Für die Fotografen haben wir dann angehalten, wo es gewünscht wurde, haben Schein-Ein- und -Anfahrten gemacht.", erläutert der Lokeigentümer.

Im Juli 1982 wurde die Lok dann mit einem Eisenbahn-Drehkran EDK 80 auf einen Culemeyer-Straßenroller verladen und nach Bohnsdorf gebracht. Damit die alten Gleisjoche mit der 45 Tonnen schweren Dampflok nicht im Erdboden des Gartens versanken, wechselte die 80 diverse Male den Standort. „Ich habe die Lok an ein Gleisende gefahren und mit einem Kettenzug die Gleise am anderen Ende rüberge- →



Foto: Slg. Hollenbach

Am Tag der Anlieferung setzt Hollenbach seine 80 auf dem Grundstück zurück und parkt sie unter Obstbäumen.

Das neu gebaute Haus rechts neben der Weiche wird später auch die Kirchen-Orgel beherbergen.



Foto: Frickel

zerrt. Dann ging's mit der Lok ans gerade verrückte Ende und der Rest des Gleises zog nach", beschreibt Klaus Hollenbach den schweißtreibenden und langwierigen Lokverschub. Die vor dem Schuppen liegende Weiche erwarb Hollenbach, als Mitte der 80er-Jahre in Schöneweide die Gleisanlagen umgebaut wurden. „Ich sprach also beim Bauleiter des Weichenbau-Betriebes vor und fragte nach, ob sie denn auch ein Schrottsoll erfüllen müssen. ‚Nee', sprach der ‚wir sind ja keine Bahnmeisterei, was brauchbar ist, wird aufgearbeitet, der Rest geht auf den Schrott, aber kontrollieren tut das niemand.' Problem war die schiere Länge ‚Keen Problem', sagte der Weichenbauer, ‚wir sägen dir det Ding in drei Teile und setzen se dir aufeinander, aber beeilen musste dich, wir brauchen den Platz.' Also habe ich nach Feierabend mit einem Schraubenschlüssel erst einmal die Schrauben gelöst, dann die Schienen runtergekloppt und mit den Schwellen auf einen Bahndienstwagen gelegt. Dann habe ich meinen Bw-Chef gefragt, ob es möglich wäre, mit dem Kohlekran die Zungenstücke auf den Zweiachser zu wuchten, schließlich musste ich das ganze Zeug ja noch nach Grünau schaffen. Einen Heizer fragte ich, ob er mit mir eine Fahrt nach Grünau machen könne. Die als Probefahrt bei der Dispatcherleitung angemeldete Überführung verlief reibungslos. Die langen Weichenteile lud mein Kohlenhändler in Grünau auf seinen Anhänger, die Schwellen wuchteten wir nach und nach auf meinen Pkw-Anhänger. Das Zugpferd war unser alter 1954er-Mercedes 220 S. Den habe ich übrigens immer noch. Der hat schon Schotter gefahren, Kohle für die Lok und war immer zuverlässig", bemerkt Klaus Hollenbach stolz. Ärger mit den Nachbarn gab's aber eigentlich nur einmal. Die Scheinanfahrt mit angebremster Lok hinterließ Ruß auf der frisch gewaschenen Wäsche.



Sonderfahrt der Preußischen Eisenbahnfreunde (26. März 1994, K. Hollenbach 5. v. r.).

Der Lokschuppen entstand in Eigenleistung

Nach kurzer Zeit war den Hollenbachs klar, dass die Lok nicht dauerhaft Wind und Wetter ausgesetzt sein dürfte. Statt der provisorisch übergezogenen Planen sollte die Lok standesgemäß einen Lokschuppen als Domizil erhalten. „Vier Jahre bin ich gerannt, bis ich eine Baugenehmigung für einen Lokschuppen bekam. Ich redete mir den Mund fusselig, dass die Lok ein technisches Denkmal wäre und eine angemessene Behausung kriegen müsste. Auf dem letztlich positiven Bescheid des Bauamts fand sich dann der Zusatz, dass mit der Genehmigung nicht die Gewährleistung zum Erhalt des Baumaterials gegeben werden könne. Kein Wunder, waren doch die von mir favorisierten gelben Klinker nicht frei verkäuflich. Ich wollte aber ein weitgehend authentisches Aussehen im Stil der 20er-Jahre erreichen. Das war im Sommer 1989. Nach der Wende war das kein Problem mehr. Ansonsten hatte ich mich bereits darauf eingestellt, im Urlaub drei Wochen in einem Klinkerwerk in Großräschen zu arbeiten und mir den Lohn in Klinkern auszahlen zu lassen. Das war nun nicht mehr nötig. Das Problem von Statiker und Bauamt war dagegen der Kanal für Wartungsarbeiten an der Maschine." Eine dem Entwurf angeheftete TGL-Vorschrift entkräftete die Zweifel. Gut, seit 2001 hat die Lok ein standesgemäßes Dach über dem Kopf.

„Als nächstes steht eine Kesselprüfung an, aber da wir gerade am Hausbau sind", schildert Hollenbach und zeigt nach nebenan, „muss die 80 warten." Das Haus entsteht natürlich auch weitgehend in Eigenleistung. „Mit 14 Jahren hatte ich Orgelunterricht und wollte immer schon einmal eine eigene Kirchenorgel besitzen. Vor gut 40 Jahren bekam ich von einem Orgelbauer den Tipp, dass eine 1926 gebaute, mit 26 Registern ausgestattete Kirchenorgel, die nicht mehr benötigt wurde, zu verkaufen wäre. So kam ich zu einer zerlegten Orgel, die ich in meinem Elternhaus aufbaute. Nun bauen wir also ein Haus, in dem auch die Orgel Platz hat. Und wenn die drinnen steht, dann geht es an der Lok weiter", erläutert Klaus Hollenbach seine Pläne. *Jochen Frickel*



www.hbf-berlin.de

Reklame für den Neuen

Auch die DB AG widmet dem Berliner Hauptbahnhof eine Website, die trotz Eigenwerbung durchaus informativ ist.

■ Natürlich darf man vom Auftraggeber des neuen Berliner Hauptbahnhofes, der seit Ende Mai in Betrieb ist (siehe Titelbeitrag in Heft 7/2006), keine kritische Selbstdarstellung erwarten. Das Bahnkonzept für die Hauptstadt wird nochmals kurz geschildert, auf die Historie eingegangen (gut ist hier die ausführliche Chronik des Neubaus) und Schwierigkeiten der Baulogistik werden erläutert. Was der Konzern mit dem Bahnhof auch vorhat, demonstrieren die Kapitel „Geschäfte – Shoppen auch nach 20 Uhr" und „Werben im Bahnhof". Ansonsten ist alles sehr typisch DB AG: Alles ist „neu", „besser", „fahrgastorientierter". Gut sind die graphischen Darstellungen für verschiedene Funktionen und in unterschiedlichen Maßstäben. Was man vermisst, ist ein schneller Zugriff auf eine umfangreiche Bilderdatei. Bei der Namensgebung wird man überrascht und immer noch im „Hauptbahnhof – Lehrter Bahnhof" begrüßt. Als Quelle für umfangreiche Recherchen eignet sich die Site eher nicht, es ist der Blick des Konzerns auf sein Berliner Lieblingskind. Und das sei zugestanden: Ein bisschen stolz darf die DB AG ja auch sein!

www.hochwaldbahn.info

Nebenstreckenblues

Im Grenzgebiet zwischen Rheinland-Pfalz und dem Saarland verlief die so genannte Hochwaldbahn.

■ Marcus Ruch hat sich dieser nur mehr teilweise erhaltenen Strecke von Trier entlang der Ruwer über Hermeskeil nach Türkismühle angenommen. Lediglich der Streckenteil Türkismühle – Hermeskeil, wo sich auch ein Eisenbahnmuseum befindet, ist bis heute erhalten und auf diesem finden auch Sonderfahrten des Vereins Hochwaldbahn e. V. statt. Ruch zeigt auf seiner Homepage ausführliche Eisenbahnkarten der Region und erlaubt so eine schnelle Orientierung. Ein ausführlicher geschichtlicher Überblick belegt die Entwicklung der Strecke. Dieser Teil der Homepage endet noch mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs, eine Fortsetzung ist versprochen. Gelungen sind die noch ausbaufähigen Rubriken zu (Brücken-) Bauwerken und Gleisplänen. Die Bildergalerie reicht leider nur bis ins Jahr 1984 zurück und wartet noch auf historisches Material.



www.extrem-teppichbahning.de

Nichts für Nietenzähler!

Eine Lanze für Teppichbahner bricht diese originelle, dennoch ernsthafte und interessante Homepage.

■ Jawohl, es gibt sie, die Teppich-, Fußboden- oder Mobilanlagenfreunde, und hier haben sie eine Plattform und ein Forum! Der Homepage-Autor, der sich Soulman nennt, erklärt die Regeln des „von mir erfundenen Extrem-Sports": Es geht darum, komplexe Anlagen mit hoher Perfektion aufzubauen, aber auf dem Fußboden und nur für ein paar Wochen; keine Module, keine Dioramen, keine vorgefertigten Teile außer Brückenpfeilern und Gleiswendeln, keine Schrauben und Nägel (Klebeband ist erlaubt), kein Einschottern und Beflocken (Häuser aufstellen darf man). Soulman ist Anfang 40, hat erst vor kurzem wieder mit der Modellbahn begonnen und gibt in erfrischender Weise zu: „Ich bin bekennender Spielbahner, Epochen interessieren mich nicht so und exakt vorbildgetreue Modelle schon gar nicht." Er scheint damit eine echte Marktlücke aufgespürt zu haben, wie ein Blick in das Gästebuch zeigt: „Es hat Spaß gemacht, Deine Seite durchzulesen." – „Ich finde es gut, dass es noch richtige Spielbahner gibt." – „Ich hoffe, es geht noch lange weiter so." Diese unverkrampfte Modellbahnerei kommt heute leider viel zu kurz. Beinahe am meisten Spaß machen jedoch die launigen, amüsanten Kommentare des Autors.



An MEB-Verlag, „Leserbriefe"
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

***E-Mail:** redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Zum Jahrestag

Betrifft: „Legenden sterben langsam", Heft 6/2006

Herzlichen Glückwunsch und Gratulation zu Ihrer sehr schönen Nummer Mythos Ottbergen. Ganz besonders freut es mich, dass sie zum 30. Jahrestag des Endes erschienen ist!

François Huguenin, E-Mail

Nachvollziehbar

Betrifft: „Berlins neue Bahnwelt", Heft 7/2006

Dem Autor ist es gelungen, in seinem Beitrag Berliner Bahngeschehen nachvollziehbar darzustellen. Umsetzbare Wissenschaft und Technik sind, wie sich zeigt, geologischen Gegebenheiten noch nicht allerorts gewachsen. Das führt zu Kostenzuwächsen, Fertigstellungsverzögerungen, Vorhabensabstrichen. Die angedachte Verkehrslenkung Berlin – Dresden – Prag analog der Anhalter Bahn bis Jüterbog, weiterführend über die für höhere Geschwindigkeiten aufzubereitende Trasse Falkenberg – Röderau – Dresden, ist einer Realisierung zu empfehlen. Eine künftige Tunnelführung von über Spandau zulaufenden Strecken dürfte in der Entlastung der Stadtbahntrasse und somit der Verringerung des Unterhaltungsaufwandes begründet sein. Es bleibt abzuwarten, ob sich die vorgesehene Zugaussetzung am Südkreuz mit der Wartungsüberführung nach Rummelsburg betriebswirtschaftlich trägt.

Dieter Manske, 25761 Westerdeichstrich

Doppelausfahrten

Betrifft: „Volldampf im Doppelpack", Heft 7/2006

Die planmäßigen Doppelausfahrten in Alexisbad waren 1984 nicht beendet, nur ausgesetzt. Im Jahresfahrplan 1992/93 fanden sogar zwei Doppelausfahrten pro Tag statt: Die erste ging um 7.56 Uhr mit 8961 nach Eisfelder Talmühle und 7.57 Uhr mit 8969 nach Harzgerode, die zweite um 11.10 Uhr mit 8955 nach Harzgerode und um 11.09 Uhr mit 8963 nach Hasselfelde. Im Sommerfahrplan 1994 fanden zwei Doppelausfahrten nachmittags statt. Erstmals waren für beide Züge dieselben Abfahrtszeiten im Fahrplan aufgeführt: Um 16.24 Uhr mit 8965 nach Eisfelder Talmühle und 8964 nach Harzgerode und nochmals um 18.13 Uhr mit 8959 nach Harzgerode und 8967 nach Hasselfelde. Im Winter 1994/95 gab es nur eine Doppelausfahrt am Tag. Diese fand um 12.08 Uhr mit 8963 nach Hasselfelde und 8955 nach Harzgerode statt. Der Sommerabschnitt des Fahrplans 1996 enthielt wieder zwei Doppelausfahrten: Um 10.29 Uhr mit 8963 nach Eisfelder Talmühle und 8962 nach Harzgerode und um 16.29 Uhr mit 8965 nach Eisfelder Talmühle und 8972 nach Harzgerode. Ab Sommerfahrplan 1997 wurden die Doppelausfahrten – ein Zug fuhr als Triebwagen – etwas uninteressanter: Um 9.36 Uhr fuhr 8951 als Triebwagen nach Harzgerode und 8961 nach Stiege.

Thomas Reuter, 39365 Ummendorf

Lieblingslok

Betrifft: Test „Die Elegante", Heft 6/2006

Aus familiären Gründen war ich von 1950 an bis zum Bau der Berliner Mauer regelmäßig zwischen Berlin und Dresden unterwegs. Immer war dem Zug die Baureihe 18.0 vorgespannt; der „kleine Sachsenstolz" ist seit mehr als einem halben Jahrhundert meine Lieblingslok. Ich unterstreiche alles, was Ihr Autor über die Eleganz des Vorbildes und die treffliche Umsetzung ins Modell durch die Firma Gützold schreibt. Bedenken kommen mir nur beim letzten Satz: „Zirka 350 Euro sind gut angelegtes Geld!" Vom „großen Sachsenstolz", also der 19, konnten die Räder und der komplette Triebtender übernommen werden. Auch beim Führerhaus sehe ich keine Unterschiede und es würde mich nicht wundern, wenn es weitere Übereinstimmungen gäbe. Man sollte doch meinen, dass sich solche Vorteile bei der Entwicklung auf den Preis auswirken. Dem ist aber nicht so, nach meinen Eindrücken wird die 18 eher teurer als die 19 angeboten. Sicher gehen die Ansichten darüber, was ein Serienmodell dieser Größenordnung kosten darf, auseinander.

Peter Drüen, 13465 Berlin

Technische Details

Betrifft: „Glückszahl 13", „DB-Anleihen", Heft 7/2006

Mit großem Interesse habe ich die Artikel über den GDT und das Modell des GDT von Wiekra gelesen. Ich denke, dass in Produkten der Vergangenheit auch Ansätze für die Lösung der Verkehrsprobleme von heute liegen, und setze diese Vorstellungen auch in eigenen Projekten um. Was mir fehlte, waren detaillierte Informationen zur Technik (Antrieb, Kraftübertragung undsoweiter) des GDT selbst.

Dipl.-Ing. Frank Westphal, 12203 Berlin

Bilder mit Format

Betrifft: „Rütschle-Spuren", Heft 5/2006

In dem genannten Heft bringen Sie einen Artikel von Dr. Strässle über die ehemalige Schmalspurbahn Nagold – Altensteig mit zahlreichen Bildern von Bellingrodt, Stemmler und dem Autor selbst. Der Artikel ist fundiert, und die Bilder sind vom Motiv her einmalig. Aber was haben Sie sich denn bei der Aufmachung des Artikels gedacht? Ich wünsche mir, dass Sie in Ihrer Zeitschrift bei wichtigen und geschichtlich wertvollen Bildern in Zukunft die Bilder in einer angenehm zu betrachtenden Größe drucken. Denn irgendwann, wenn ich nicht mehr richtig erkennen kann, was Sie abbilden, werde ich Ihr Produkt nicht mehr kaufen, was mir leid täte! ***Peter Nothdurft, 68167 Mannheim***

Anmerkung der Redaktion: Unser Anliegen war, möglichst viel durch interessantes historisches Bildmaterial zu dokumentieren.

In vino veritas

Betrifft: „Zuschuss-Geschäft, Teil 2", Heft 7/2006

Die mit dem Wort „Moselweinbahn" beginnende Bildunterschrift auf Seite 30 ist nicht zutreffend. Um beim Wein zu bleiben: Alzey liegt in Rheinhessen, unweit Mainz, während Kirchheimbolanden bereits der Pfalz zuzurechnen ist. Sicher war eine Namensähnlichkeit mit dem Moselweinort Bullay ursächlich für die Verwechslung.

Hans-Jürgen Bock, 97688 Bad Kissingen

Anmerkung der Redaktion: In vino veritas, im Wein liegt bekanntlich die Wahrheit. Nichts gegen Moselwein, aber unser Leser hat natürlich vollkommen Recht. Donnersberg-Bahn oder auch Eurobahn wäre die richtige Bezeichnung gewesen.

Nord-Süd-Tunnel in Berlin

Eurailpress und DB Projektbau (Hrsg.): Bahnmetropole Berlin. Die neue Nord-Süd-Verbindung. Verlag Tetzlaff-Hestra, Hamburg 2006. ISBN 3-7771-0349-6, 192 S., 185 Farb- und Sw-Abb.; Preis: 38,00 Euro.



■ Auch wenn die DB-Projektbau GmbH als Mitherausgeber auftritt, ist das Buch keine Ansammlung schönfärberischer DB-Pressemitteilungen. An Planung und Ausführung unmittelbar Beteiligte kommen zu Wort, Einzelheiten des Baugeschehens werden geschildert, das Projektmanagement und die Begleitung durch technische Aufsicht und Politik beschrieben. Bauleiter Hany Azer verfasste mehrere Kapitel in sachlichem Ingenieur-Deutsch. Vieles, was nicht auf Anhieb zu sehen ist, wird ebenfalls geschildert, wie Stromversorgung, Sicherungstechnik, Langzeitmonitoring der Bauwerke. Mag manches dem Hobby-Leser zu viel mit Zahlen und Fachausdrücken gespickt sein: Diese Dokumentation ist sehr solide und reicht an ein Handbuch heran. Einzig die Grußworte der Hochoffizellen wiederholen sich auffällig. *hb*

● ***Fazit: Umfangreicher und detaillierter Blick auf das Großprojekt***

Elektronik-Werkstatt

Claus Dahl: Fahrzeug-Elektronik im Modell. Transpress-Verlag, Stuttgart 2006. ISBN 3-613-71282-2, 183 Seiten, 190 Farb- und Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 19,95 Euro.

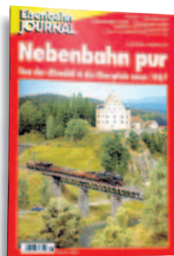
■ Wer von Titel und Titelbild auf den Inhalt des Buches schließt, wird überrascht sein: Über Digital-Decoder (Bild) i st nichts zu lesen und Fahrzeug-Elektronik findet man auf nicht einmal der Hälfte der Seiten! Das für Elektronik-Fans informative Buch enthält eine Fülle von Schaltungen, beispielsweise über vorbildgetreuen Lichtwechsel bei Wendezügen, Innenbeleuchtungen mit Strom leitenden Kupplungen, Besetztmelder oder Weichensteuerungen. Auch der Bau eines Kamerawagens wird erläutert. Teilbereiche sind auch für Digital-Bahner interessant. Der Schwerpunkt bei den Abbildungen liegt auf Darstellungen der Schaltungen in den jeweiligen Kapiteln und auf den Platinen-Layouts im Anhang. Erklärungen der Abkürzungen und der Bauteil-Funktion fehlen, weshalb das Buch für Elektronik-Einsteiger ungeeignet ist. *yo*



● ***Fazit: Elektrotechnik (nur) für Fortgeschrittene***

Brandls bayerischer Bilder-Bogen

Josef Brandl, Helge Scholz: Nebenbahn pur. Von der Altmühl in die Oberpfalz. EJ-Superanlagen 1/2006, Verlagsgruppe Bahn, Fürstenfeldbruck 2006. ISBN 3-89610-158-7, 88 Seiten; Preis: 13,70 Euro (D).



■ Keine Frage: Modell- und Anlagenbauer Josef Brandl gehört zu den Meistern seines Fachs. Und so kann man sich auch an den durchweg exzellenten 138 Farbaufnahmen, die allesamt von Josef und Gabriele Brandl stammen, kaum sattsehen. Autor Helge Scholz, selbst ein vorzüglicher Modellfotograf, hat mit seinem zwar konventionellen, aber zugleich kongenialen Layout Gespür fürs Motiv und Brandls Handschrft bewiesen. Über das inhaltliche Konzept der Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe kann man jedoch geteilter Meinung sein. Einige grundsätzliche Informationen, etwa zu Gleissystem und Baumaterial, wären hier schon der Erwähnung wert gewesen. Stattdessen muss sich die geneigte Leserschaft auf das neudeutsche Making-of-Heft, angekündigter Erscheinungstermin August 2006, vertrösten lassen. *hc*

● ***Fazit: Anregender Augenschmaus mit Warteeffekt***



Außerdem erschienen

Ku(h)lminations-Punkt

Bernd Kuhlmann: Bahnknoten Berlin. GVE, Berlin 2006. ISBN 3-89218-099-7, 312 S., 422 Abb.; Preis: Euro 24,80.

Die erweiterte und aktualisierte Auflage des Titels von 2000 zeichnet detailliert die Geschichte des Bahnknotens Berlin nach und geht ausführlich auf die neuen Bahnanlagen ein. Ab und an scheint die Gewichtung subjektiv: Einige Themen fallen ab, andere sind zu speziell.

● **Fleißarbeit mit leichten Kratzern**

Frankreich-Atlas

Jean Tricoire: Atlas Ferroviaire. Le Train, F-Betschdorf. ISSN 1267-5008, 113 S., 320 Farb-Abb.; Preis: Euro 18,30.

Im übersichtlich nach Regionen sortierten Bahn-Atlas 2006/2007 für Frankreich findet man Angaben zur Gleisanzahl und Elektrifizierung der Strecken. Die vielen schönen Fotos machen Lust auf Urlaub oder Fototouren. Zur Navigation im Atlas sind keine Französisch-Kenntnisse nötig.

● **Super für Frankreich-Fans**

Postkarten-Grüße

Sächsischer Eisenbahnkalender 2007. Bildverlag Thomas Böttger, Witzschdorf 2006. ISBN 3-9806125-6-2, 13 Blatt, 1 Sw-, 12 Farbfotos; Preis: Euro 5,90.

Sachkundige Kurztexte von Andreas W. Petrak informieren auf den Kalenderblattrückseiten über die abgebildeten Eisenbahnmotive, die von namhaften Fotografen und aus unterschiedlichen Epochen Sachsens stammen.

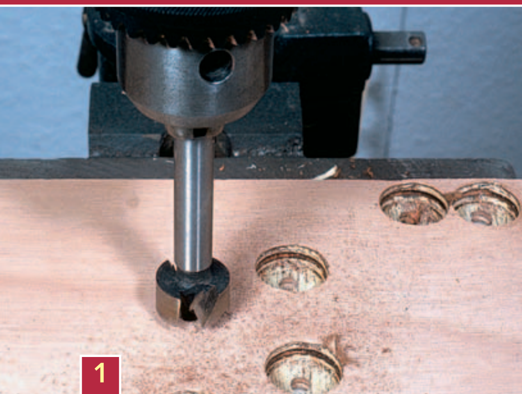
● **Jahresbegleiter für Zweitverwertung**

Industrie-Kultur

Reinhold Budde, Martina Will: Bahnen im Revier. 3., überarbeitete Auflage, Regionalverband Ruhr (RVR), Essen 2006. ISBN 3-932165-49-7, 142 Seiten, 71 Sw-Abbildungen; Preis: Euro 3,50.

Wertvolle Tipps liefert das Themen-Handbüchlein für Entdeckungsreisen durchs bahnträchtige Ruhrgebiet.

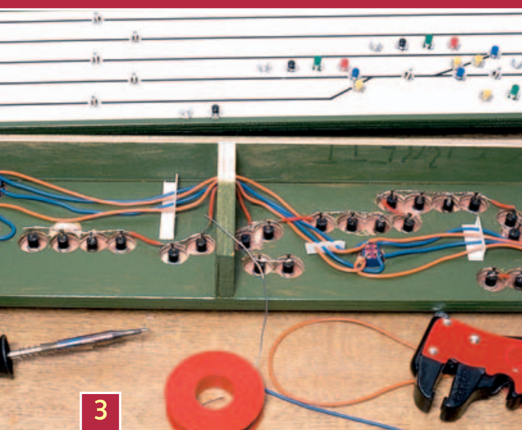
● **Handlicher Routenbegleiter**


1

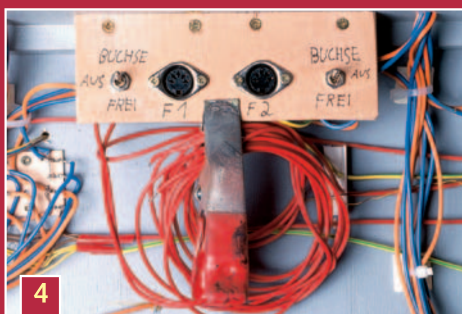
Mit einem Forstnerbohraufsatz wird die Stellpultrückseite für die Schalter ausgebohrt.


2

Nach dem Lackieren der Stellfläche erfolgt ein Überzug mit weißer Folie fürs Gleisplanschema.


3

Verdrahtung: Die dickere Schaltlitze führt den Fahrstrom, die dünnere verbindet Magnetartikel.



4

Das zentrale Verteilerpult für den Fahrstrom ist auf Fremdeinspeisung umschaltbar.

Opplingen in Stücken

Hoch- und Tiefbau

Teil 6

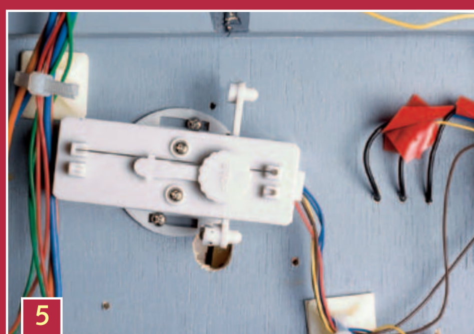
Echte Erdarbeiten finden zwar nicht statt, doch der kreative Umgang mit Drahtbürste und Bastelmesser gehört spätestens beim Landschaftsbau ins Pflichtenheft.

Auf Ausschachtungsarbeiten im klassischen Sinne kann in und um Opplingen herum getrost verzichtet werden. Der Opplinger Tiefbau umfasst die Elektrik mit dem elektromechanischen Stellwerk respektive den Stellpulten, den Geländerohbau und die Standortvorbereitung der Gebäude, während letztere selbstverständlich auch im vorliegenden Falle zum Hochbau zählen.

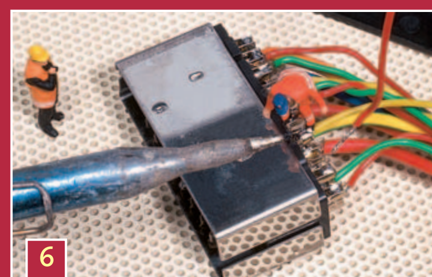
Bevor der Modellbahn-Elektriker jedoch zum Modelllandschaftsrohbauer mutiert, widmet er sich der Stromversorgung und Schaltung in der Opplinger Elektrizitäts-Welt.

Die aus Furnierplatten zu fertigenden Stellpulte sind für einen dezentralen Einbau vorgesehen. Die Pultvorderfläche muss so dimensioniert sein, dass der Gleisplan mit Weichen, Signalen und Fahrstraßen Platz findet und die Übersichtlichkeit nebst den technischen Voraussetzungen wie Schaltermaßen und Bedienbarkeit gewahrt bleibt.

Die Elektrik ist mit Ausnahme der Abhängigkeit von Ausfahrsignal und -vorsignal ungekoppelt: Jede Weiche und jedes →


5

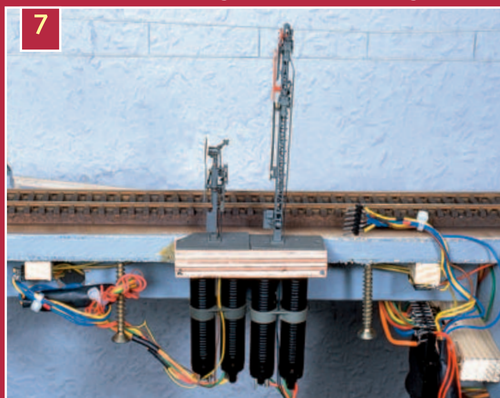
Verbraucher wie Weichenantriebe werden direkt angesteuert und mit Strom versorgt.

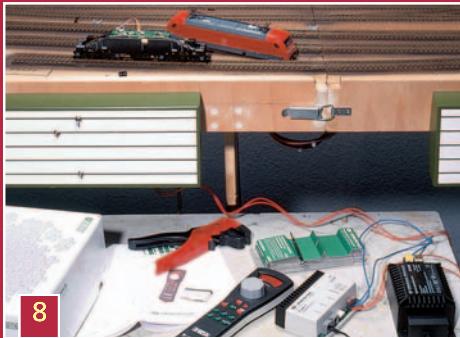

6

Der Strom für die Anlage wird über Scart-Stecker und Buchsen verteilt.

Hoch und tief: Der Tunneleinschnitt mit der Schattenbahnhofseinfahrt wird bereits flankiert von den noch in Form zu bringenden Geländestufen.

Die lösbaren Steckverbindungen der Signale erleichtern ein etwaiges Auswechseln ungemein.





8

Der separate Stromzugang ermöglicht das flexible Anschließen einer Digitalsteuerung.



9

Der Geländeaufbau erfolgt schichtweise; für die dauerhafte Verbindung sorgt Styropor-Kleber.



10

Bastelmesser und Drahtbürsten, auch als Bohreraufsatz, helfen beim Geländeformen.



11

Aus Gips, Quarzsand, Dispersionsfarbe, Leim und Wasser besteht der gut formbare Überzug.



12

Vor dem Verspachteln der gebürsteten Platten empfiehlt sich das Abkleben der Gleise.

übrige Signal sind folglich separat zu bedienen.

Ist der Stellpultgleisplan fertig, werden die Löcher für die Schalter ausgebohrt. Am zweckmäßigsten geschieht dies mit der Bohrmaschine und einem Forstneraufsatz von 20 Millimetern Durchmesser. Dem Lackieren der Furnierplatte folgt die Beschichtung der Stellpultoberseite mit weißer Folie aus dem Grafikerbedarf, wobei die Schalterlöcher freizulegen sind. Mit in schmale Streifen geschnittener schwarzer Folie wird das Streckenschema angebracht.

Damit die Ringanlage von einer Person wie auch im Gruppenspiel betrieben werden kann, ist sie in zwei Abschnitte unterteilt und auf die Einspeisung eines digitalen Fahrsystems vorbereitet. Die Trennung erfolgt zwischen den beiden Signalmodulen mit Einfahrsignal und Ausfahrvorsignal, die jeweils in der Mitte der Strecke vom Bahnhof Opplingen zum Schattenbahnhof platziert sind. Der Bahnhof ist die eine Betriebsstelle, der Rest der Opplingen-Welt, verkörpert vom Schattenbahnhof, die andere Betriebsstelle.

Der Spieler in der Betriebsstelle Schattenbahnhof übergibt den Zug an den Fahrdienstleiter im Bahnhof. Beide können unabhängig voneinander rangieren. Wird die Anlage von einer Einzelperson betrieben, ist es möglich, auch den Schattenbahnhof auf den Walk-around-Regler des Bahnhofs zu legen.

Der Fahrstrom wird an den Signalmodulen mit einer Blindleitung aus- und zum Stellpult im Schattenbahnhof geführt. Dort wird der Bahnhofsfahrstrom über einen zweipoligen Wechselschalter wieder den vom Schattenbahnhof abgehenden Gleisen zugeleitet. Der Schalter weist also den Schattenbahnhofs- und den Streckengleisen den Fahrstrom zu, der entweder vom Ortsregler oder vom Bahnhof kommt. Der Strom schließt sich im Schattenbahnhof nicht zum Kreis, da der Schattenbahnhof in beide Richtungen elektrisch getrennt ist.

Um die Anlage digital zu betreiben, kann am zentralen Stromeingang im Bahnhof durch einen ebenfalls zweipoligen Umschalter auf analog oder digital umgestellt werden.

Die Aufteilung der Stoppstellen im Analogbetrieb richtet sich nach den benötigten Haltestellen. Sie sollte den Segmenten entsprechen, damit elektrische Trennungen innerhalb eines Segments vermieden werden können. Alle Gleisabschnitte werden über zweipolige Schalter abgeschaltet. Die Schalter verfügen über eine dreistufige Funktion: In Stellung 1 (Hebel unten) wird der Strom des Fahrreglers 1, des Hauptreglers, eingespeist; in Stellung 2 (Mittelstellung) wird kein Strom eingespeist; in Stellung 3 (Hebel oben) wird der Strom des Fahrreglers 2 ans Gleis gelegt. So können zwei Spieler fast unabhängig den Bahnhof analog bedienen.

> **Bedienung der Signale und Weichen manuell über Momenttaster**

Wie bereits erwähnt, sind am Stellpult keine Fahrstraßen geschaltet. Weichen und Signale werden einzeln manuell gestellt; lediglich Ausfahrvor- und Ausfahrhauptsignal sind gekoppelt. Die Bedienung der Weichen und Signale erfolgt über Momenttaster. Die Weichenantriebe polarisieren über eingebaute Umschalter das Herzstück. Eine Zugbeeinflussung durch die Signalisierung ist im Falle Opplingen nicht vorgesehen. Die Signale verfügen übrigens über eine Steckverbindung mit Rastermaß 2,54, was die Demontage bei Austausch oder Bauarbeiten vereinfacht.

Mit den Farben von Woodland-Noch behandelt, überzeugen die Stützmauern aus Porzellin.



13

Der Tunnelabschnitt: Der abnehmbare Deckel erleichtert eine spätere Oberleitungsmontage.



14

Die Eigenbau-Fahrregler speisen den Fahrstrom über fünfpolige DIN-Buchsen ein. Scart-Stecker und Buchsen sorgen für die Verbindung zwischen den Segmenten. Neben dem Fahrstrom werden über die Steckverbindungen auch noch eine Ringleitung – im Schattenbahnhof getrennt und nicht verbunden – mit Wechselstrom sowie eine Schaltleitung zum gemeinsamen Ausschalten der Haus- und Straßenbeleuchtung durchgeschliffen.

Um die Digital-Option zu wahren, wird an der zentralen Einspeisung des Fahrstroms zusätzlich ein zweipoliger Wechselschalter eingebaut. Er hat die Schaltpositionen „ein“, „aus“, „ein“ und kann den Fahrstrom entweder von den erwähnten DIN-Buchsen oder von einer separaten Zuführung auf die Gleise schalten. Der nachträglichen Digitalisierung oder dem kurzfristigen Ersatz eines defekten analogen Fahrreglers steht so nichts im Wege.

Ein praktischer Versuch mit dem Daisy-Startset von Uhlenbrock verlief erfolgreich: Kabel an Power 2, Daisy in die Aufnahmebuchse, Decoder mit Schnittstelle in die dafür vorgesehene Aufnahme in der Lok. Auch die Programmierung, zum Quervergleich zusätzlich zum Uhlenbrock-Baustein mit einem Viessmann-Decoder, funktionierte einwandfrei. Einziger Wermutstropfen: Das einfache Daisy-System eignet sich nicht zum Auslesen der Decoderdaten, was die genaue Programmierung der Lokdaten behindern kann und den Benutzer bei unbekannten Decoderdaten vor Rätsel stellt.

Das zumindest ist beim Landschaftsrohbau ausgeschlossen, dem nun die Aufmerksamkeit gelten soll.

Als Füllstoff zum Auskleiden der Segmente und zum Grobaufbau der Landschaftsstrukturen empfehlen sich Hartschaumplatten, wie sie zur Wohnraumdämmung verwendet werden. Dieses Baumaterial eignet sich aufgrund seiner Eigenschaften hervorragend zum Gestalten und Formen. Es ist leicht zuzuschneiden, von geringem Gewicht und äußerst formstabil.

Die Platten, im Falle Opplingens zehn und 30 Millimeter dick, kann man einfach mit herkömmlichem Hartschaumstoffkleber, im Baumarkt in günstigen Fünf-Kilo-Gebinden erhältlich, untereinander und am Segmentrahmen befestigen. Die Platten werden zugeschnitten und schichtweise so aufgeklebt, dass die gewünschte Geländeform treppenartig entsteht.

Im vorliegenden Fall sind entsprechend dem gewählten schwäbischen Vorbild neben Dämmen, einem Bach, Wald und Straßen vor allem die typischen sanften Hügel bei der gestalterischen Seite des Geländebaues zu berücksichtigen. Auch eine Modelllandschaft will geplant und durchdacht, gegebenenfalls zeichnerisch skizziert sein, ehe es an die Schnitzarbeiten zur groben Ausformung geht.

Aus der Rohform wird die Geländekontur ausgearbeitet. Dazu bedient man sich eines scharfen Bastelmessers und der Drahtbürste. Ganz besonders gut funktioniert das mit einem in die Bohrmaschine eingespannten, rotierenden Drahtbürstenaufsatz. Fließende Übergänge, Dämme, Gräben oder Wege sind spielend schnell geformt. Genau so schnell steht man allerdings in einem Berg aus Schaumstoffspänen, der solchermaßen hervorgerufene Verschmutzungsgrad des Bastelraums nimmt im Rotationsverfahren geradezu beängstigende Ausmaße an. Die Wiederherstellung einigermaßen geordneter Verhältnisse steht auch zeitlich in krassem Gegensatz zum blitzsauberen Ergebnis des Landschaftsformenbaues.

Übrigens: Die sklavische Umsetzung des einmal erdachten Gestaltungsplans muss nicht sein. Erfahrungsgemäß zeigen sich beim Fortgang der Landschaftsbauarbeiten auch Schwachstellen und daraus resultierend Möglichkeiten zu kreativen Abweichungen von den Vorgaben. Stellproben mit den Hochbauten sind deshalb grundsätzlich zu empfehlen, denn erst dabei wird deutlich, ob die beabsichtigte Wirkung tatsächlich eintritt.

Nun ist es an der Zeit, die Tunnelportale und Stützmauern sowie die Felsformationen in die zurechtgeschnitzte und -gebürstete Landschaft einzufügen.

Die Felsen kann man beispielsweise unter Verwendung der Woodland-Noch-Felsformen aus Porzellin beziehungsweise Keramin gießen. Die Natursteinmauern und Tunnelportale ➔

Material und Werkzeug

- ➤ Bastelmesser
- ➤ Drahtbürste
- ➤ Spatel
- ➤ Bohrmaschine
- ➤ Schraubendreher
- ➤ Zeichenstift
- ➤ Pinsel
- ➤ Airbrush-Pistole
- ➤ Furnierplatte
- ➤ Folie, weiß und schwarz
- ➤ Kabel Ø 0,5 mm
- ➤ Schaltlitze Ø 0,15 mm
- ➤ Schalter, zweipolig
- ➤ Momenttaster
- ➤ Scart-Stecker und DIN-Buchsen
- ➤ Daisy-Startset Uhlenbrock # 64200
- ➤ Decoder Viessmann # 5246
- ➤ Hartschaumstoff, 10 und 30 mm
- ➤ Hartschaumstoffkleber
- ➤ Quarzsand fein
- ➤ Füllspachtel
- ➤ Weißleim
- ➤ Dispersionsfarben
- ➤ Keramin/Porzellin
- ➤ Silikonformen für Felsabgüsse
- ➤ Erdfarben Woodland/Noch
- ➤ Schrauben M6x35
- ➤ Unterlegscheiben
- ➤ Einschlagmuttern
- ➤ Kunststoffgrundierung
- ➤ Bahnhofsgebäude Kibri # B-9507
- ➤ Bockkran Kibri # B-9602
- ➤ WLZ-Lagerhaus Kibri # B-9408
- ➤ Kunststoffplatten
- ➤ Kunstharz-Spachtelmasse
- ➤ Kunststoffkleber

Stellproben, hier mit dem Bahnwärterhaus, zeigen, ob die beabsichtigte Wirkung eintritt.


15


16

Individuelle Note: Das Erdgeschoss des kleinen Bahnhofs wird verputzt.


17

Eine Teilöffnung der Bausatzfenster sorgt für eine spätere Belebung der Fassaden.


18

Gummiringe sichern den Zusammenhalt des zweifarbig gespritzten Kibri-Gebäudes.


19

Der Hochbau des Landhandels verliert seinen Plastikglanz durch den hauchdünnen Farbnebel.


20

Details wie das Lackieren der Fenstersimse erhöhen den Grad der Realitätsnähe.


21

Aus partieller Innenbeleuchtung beziehen die Hochbauten ein Großteil ihrer Gesamtwirkung.

bestehen in Opplingen ebenfalls aus Porzellin und entstammen selbstgefertigten Formen. Die realitätsnahe Farbgebung der im Urzustand weißen Abgüsse gelingt mit den Farben von Woodland-Noch ganz vortrefflich.

Aus Gips, feinem Quarzsand, Weißleim, brauner und grüner Abtönfarbe sowie Wasser wird nun ein zähflüssiger Brei zum Überziehen der Rohlandschaft angerührt. Die pastöse Masse wird mit einem Spatel aufgetragen und anschließend mit einem feuchten Pinsel geglättet, ohne jedoch die Konturen allzusehr zu verwischen. Sind die Schienenstränge schon fest verlegt, empfiehlt es sich, diese mit Abklebeband vor der Spachtelmasse zu schützen. Nach dem

Pastöser Brei aus Gips, Quarzsand, Weißleim, Wasser und Abtönfarben

Trocknen ist die Geländehaut noch mit zur anschließenden Bepflanzung passender Dispersionsfarbe anzustreichen.

Bei den Modellierarbeiten für Straßen, Wege und Bahnübergänge kommt die gleiche Spachtelmischung zum Einsatz. Die Abtönung richtet sich selbstverständlich nach den Gegebenheiten, ob nun Sandweg, Asphalt oder Straßenpflaster vorgesehen sind.

Der Opplinger Häuslebau beschränkt sich auf die Verwendung herkömmlicher H0-Kunststoffbausätze. Sie stammen samt und sonders von Kibri und passen aufgrund ihres Baustils hervorragend in die gewählte Landschaft mit regionalem Bezug.

Eine farbliche Anpassung und gestalterische Eingriffe sorgen für individuelle Noten und werden durch ein Innenleben ergänzt. So erhält das Empfangsgebäude des Bahnhofs, Ausgangsmodell Kibris Dettingen, ein verputztes Erdgeschoss, einige geöffnete Fenster und Türen sowie eine Inneneinrichtung.

Das Interieur mit sinnvollerweise eingezogenen Zimmerwänden hat noch einen angenehmen Nebeneffekt: Die so mögliche partielle, einzelne Räume erhellende Innenbeleuchtung wirkt wesentlich glaubwürdiger als ein undifferenziert aus allen Maueröffnungen strahlendes Gebäude.

Das Lagerhaus des Landhandels erhält eine integrierte Laderampe, die Lagerraumtüren werden in geöffnetem Zustand eingebaut. Ein hauchdünner Farbnebel, am besten mit der Airbrush-Pistole aufgetragen, nimmt dem sehr dominanten Hochbau seinen Plastikglanz. Die Landhandel-Beschriftung auf der Außenseite des Bausatzverpackungskartons sollte man wegen ihrer Dicke nicht im Original verwenden, sondern einscannen und auf dünnem Papier ausdrucken.

Auf dem Bahnhofsgelände selbst ist der auch für Württemberg typische Bockkran zu finden. Er erfährt eine dezente Alterung.

Das verträumte Bahnwärterhäuschen mit Querhaus und Schuppenanbau, platziert in Nachbarschaft des Waldsaums, erhält wie der Bahnhof einen Außenputz aus Füllspachtel. Er wird grob angeschliffen und hellgrau mattlackiert. Geöffnete Fenster, Inneneinrichtung und partielle Beleuchtung unterstreichen den Charakter des Häuschens als Refugium der Gemütlichkeit.

Bahnwärter Rolf Dettinger muss sich allerdings noch gedulden, bis er im eigenen kleinen Gärtchen allerlei Gemüse ziehen und den Blick auf die frischerblühte Wiese am Waldesrand genießen kann, denn nach Terminproblemen bei der Bahn wird nun endlich der Fahrdraht gezogen: **Teil 7.** *Ralf Reinmuth/hc*


22

Sollen die Häuser beleuchtet sein, empfiehlt sich der Einzug von Trennwänden.

Die lösbare Untergrundverbindung wird mit simplen Nägeln als Zapfen realisiert.


23

Fotos: Reinmuth

BASTELTIPPS

Winter-Vorbereitung

Brennholz kann man auch im Modell nicht früh genug sammeln.

■ Die Erinnerung an den letzten Winter, der von November bis Ende Mai gedauert hat, dürfte noch recht frisch sein. Das ist ein guter Grund, auch auf der Modellbahn Brennholz-Vorräte für den Winter anzulegen. Modellholz in Hülle und Fülle hält der Wald in Form kleiner trockener Birkenzweige bereit. Nun wird das Brennholz auf ein Brettchen gelegt und mit einem scharfen Messer oder mit einer Schere zu Holzklötzen oder -scheiten geschnitten. Eine wirklich mühselige Arbeit ist nicht nur im richtigen Leben das Holzhacken. Im Modell besorgt man sich dazu trockene Kiefernnadeln schneidet sie mit der Schere in kleine Stücke. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Mit verdünntem Weißleim oder Mattlack fixiert man die Scheite auf einem Haufen. Wer sich eine komplette Holzmiete in den Hof stellt, hat eine ganze Weile zu tun, aber bis zum nächsten Winter ist ja (hoffentlich) noch Zeit.

Uwe Wilknitz

Fotos (2): U. Wilknitz



Aus Kiefernnadeln macht der H0-Mann Kleinholz. Auch im Umfeld von Sägereien kann man die Nadeln einsetzen.



Der Materialbedarf für das Frühbeet macht die Bastelei zu einer günstigen Angelegenheit.

Frostschutz-Mittel

Frühbeete sind einfach im Modell umzusetzen.

■ Bis weit in den Mai hinein muss man mit Nachtfrösten rechnen. Auch wenn diese auf der Modellbahn eher selten sein dürften, sollte man die jungen Pflanzen in den Vorgärten und Großgärtnereien auf der Modellbahn trotzdem schützen. Benötigt wird für H0 1 mm starker, blanker Draht, Frischhaltefolie aus der Küche und Flockmaterial. Der Draht wird nun in 4 cm lange Stücke geschnitten und über einen Kugelschreiber oder Bohrer u-förmig gebogen. Danach werden, je nach Bedarf und Platz, vier bis acht Drahtbogen in vorgebohrte 1-mm-Löcher auf der Modellbahnplatte eingeklebt. Jetzt setzt man aus Flockmaterial Salat, Kohl, Kraut oder auch Blumen in Reihe unter die Drahtbogen. Dann wird noch aus der Frischhaltefolie die passende Plane herausgeschnitten und mit ein wenig Kleber über dem Frühbeet fixiert. Einige gärtnernde Figuren runden die Szenerie ab, denn im Original ist, im Gegensatz zum Modell, die Arbeit nicht mit dem Pflanzen beendet.

Peter Thal

Fotos (2): P. Thal



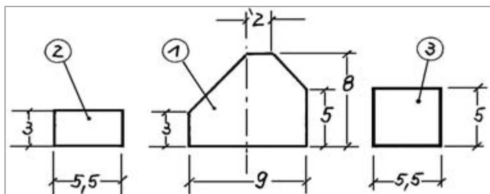
Da auf den meisten Anlagen Frühling herrscht, stellt das Frühbeet ein wichtiges Detail dar.

Kinder-Wagen

Aus Pappe, Draht und Klarsichtfolie entsteht ein H0-Fahrradanhänger.

■ Zunächst schneidet man die als 1 (zweimal) bis 3 bezeichneten Teile mit einem Skalpell aus 0,3 mm starker Klarsichtfolie aus. Anschließend klebt man Stirn- (2) und Rückwand (3) zwischen die beiden Seitenwände (1). Der Boden entsteht aus einem 5,5 x 8,5 mm großen Zeichenkartonstück, auf das man eine Sitzbank klebt. Den Wagenkasten beklebt man nun so mit farbigem Papier, dass auch gleich das Dach entsteht. Ein waagerecht angebrachter, 0,5 mm breiter Papierstreifen trennt transparente und farbige Wagenteile. Aus 0,5 mm starkem Karton oder Kunststoff stanzt man mit einem Locher die Räder aus und klebt sie mittig an die Seiten des Wagenkastens. Aus 0,5-mm-Draht ist ein Rahmen zu biegen, der den Aufbau samt Rädern umschließt und auch gleich die Deichsel zum Fahrrad einschließt. Nun klebt man noch den Wagenkasten in den Rahmen und malt mit einem Faserschreiber die Rückstrahler.

Wolfgang Weise





Fahrradanhänger sind ein wichtiges Detail im Epoche-V-Straßenverkehr.

Foto, Zeichnung: W. Weise

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MEB-Verlag GmbH, MODELLEISENBAHNER, Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Was lange währt, wird endlich gut: Die 98.70 in H0 von Profi-Modell Thyrow (Pmt) kommt in den Handel. Zuerst gibt es die Epoche-II-Version.

Kleine, fleißige Sächsin

Gut Ding will eben Weile haben. Das Warten hat sich gelohnt, denn die 98.70, ehemals sächsische VIIT, ist ein Schmuckstück geworden. Man nehme die Lok behutsam aus der Packung und beachte, dass dabei nicht die zierliche Allan-Steuerung berührt wird. Den Betrachter erfreut die ausgezeichnete Gestaltung des Gehäuses, das mit vielen Details aufwartet. Insbesondere gefallen die freistehenden Leitungen, die bei dem kleinen Kessel eine ganz eigene Wirkung haben, die freistehenden Laternen und die Struktur des Umlaufbleches. Positiv ist zu vermerken, dass nur wenige Teile zuzurüsten sind. Das sind Entwässerungsrohre an den Zylindern, die einzukleben sind, sowie wahlweise Bügelkupplungen oder Schraubenkupplungsimitate. Außerdem liegt ein Beutelchen mit Echtkohle bei, die in den Kohlenkasten vor dem Führerhaus (Heizerseite) gefüllt werden kann.

Das Fahren macht Vergnügen und wirkt auf angenehme Weise beruhigend. Beim Vorbild waren die B-Kuppler auf Nebenstrecken und im leichten Verschiebedienst auch und gerade in Bw und Raw im Einsatz. Das letzte Vorbildexemplar fuhr noch 1966!

Bei 1,5 Volt setzt sich die 98.70 mit deutlich unter 5 km/h liegender Langsamkeit in Bewegung. Die Maximalgeschwindigkeit des Vorbildes von 40 km/h wird bei 6 Volt, nach NEM zulässige 56 km/h werden bei 7,5 Volt erreicht. Bei 12 Volt ist sie mit gut 100 km/h etwas zu fix.

Die Beleuchtung begeistert: Ab 1,5 Volt ist ein deutlich wahrnehmbarer Lichtaustritt zu verzeichnen, der in seinem

Auf einen Blick

PRO Filigranes Fahrwerk und Steuerun; sehr gute Detaillierung; saubere Bedruckung; Beleuchtung; optimale Raumnutzung für hohe Eigenmasse

KONTRA Zu hohe Maximalgeschwindigkeit

PREIS Zirka 180 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V: 158 km/h
- V_{max} Vorbild (100 km/h) bei 8 V
- Auslauf aus V_{max}: 40 mm
- Auslauf aus 100 km/h: 20 mm
- Zugkraft Ebene: 20 vierachsige Schnellzugwagen
- ***Hersteller:*** Minitrix, Nürnberg
- ***Nenngröße, Spur:*** N/9 mm
- ***Katalog-Nr.:*** 12426
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 192 mm
- ***Digitale Schnittstelle:*** NEM 651
- ***Kraftübertragung:*** Von den beiden Motoren mittels Schnecke/Stirnradgetriebe auf acht angetriebene Lokomotivachsen
- ***Haftreifen:*** Vier
- ***Gewicht:*** 136 g

Doppelt hält besser

Eine der drei gebauten SBB-Doppelloks für den Gotthard ist jetzt für ganz besondere Aufgaben im Minitrix-Sortiment.

Die anspruchsvollen Schweizer Alpenquerungen mit ihren erheblichen Steigungen und engen Radien erforderten bei schweren Zügen meist Vorspann- oder Schiebeloks. Die Bereitstellung der Lokomotiven und des Personals kostete stets Zeit und Geld. Die heutigen Möglichkeiten der Vielfachsteuerung standen in den späten 1920er-Jahren auch noch nicht zur Verfügung und so entschlossen sich die SBB zum Bau von Doppellokomotiven. Für die erste von insgesamt drei gebauten Maschinen stand die gerade eingeführte Baureihe Ae 4/7 Pate und so ist die 1931 vorgestellte Ae 8/14 11801 größtenteils eine verdoppelte Ae 4/7. Als einzige der drei Loks hat sie bis heute überlebt und kommt gelegentlich noch zu Sonderzugehren.

Von Minitrix ist nun die 1:160-Variante des Gotthard-Giganten erhältlich. Als Vorbild diente die heutige Museumsausführung. Sie ist am funktionslosen Stromabnehmer, der bei der in Erstfeld abgestellten Lok weder elektrisch noch pneumatisch angeschlossen ist, auf dem Dach des Lokteils 1 zu erkennen.

Das Dach der Ae 8/14 11801 erfuhr im Laufe der Jahre zahlreiche Umbauten. Anfangs trug es vier Stromabnehmer, später zwei oder drei, die ihre Plätze auf dem Dach auch mehrmals tauschten. Die Museumslok erhielt den funktionslosen Stromabnehmer für ein harmonischeres Antlitz. Das heißt, auch im Modelleinsatz sollte der vereinzelte Stromabnehmer, zu dem keine Dachleitungen führen, stets abgebügelt bleiben.

Beide Lokteile des Minitrixmodells sind motorisiert, allerdings tragen die Motoren aus Platzmangel keine Schwungmassen, was sich im akzeptablen, aber nicht allzu üppigen Auslauf bemerkbar macht. Die Stromabnahme erfolgt über die acht angetriebenen Achsen oder über die Stromabnehmer. Die Laufachsen werden nicht von Federn zurückgestellt, bei weniger sorgfältig verlegten Gleisen könnte das Probleme bereiten.

Die Fahreigenschaften des Modells sind sehr gut. Bei we-

Die Buchli-Seite des Lokteils 2: Beim Vorbild sind diese beiden Stromabnehmer funktionsfähig.





Zuerst als Epoche-II-Maschine erscheint die 98.70 von Pmt, die auf Nebenbahnen zu Hause war.

Farbton auch gut die früher verwendeten Petroleumlampen imitiert. Die Helligkeit ändert sich bei wechselnder Spannung nur unwesentlich.

Bei der Zugkraft dürfen keine Wunder erwartet werden. Wie auch, die Lok hat sinnvollerweise keine Haftreifen, doch immerhin bezog Pmt Lokführer und Heizer in das Gussgewicht ein, was der Lok ein Eigengewicht von 133 Gramm verleiht. Zehn unterschiedlich große (und schwere) Zweiachser zog sie in der Ebene klaglos, bei acht Prozent Steigung ist aber mit drei oder vier zweiachsigen Wagen Schluss.

Zum Einbau eines Decoders ist das Gehäuse abzunehmen, nachdem vorher die beiden Kupplungshaken herausgezogen wurden. Achtung, das geht etwas schwer!

Für die Feinarbeit aus Thyrow (südlich Berlins) sollten zirka 180 Euro eingeplant werden.

Henning Bösherz

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 100 km/h
- V_{max} Vorbild (40 km/h) bei 6 V
- Auslauf aus V_{max} 85 mm
- Auslauf aus V_{max} Vorbild 20 mm
- Anfahren bei 1,5 Volt, ‹ 5 km/h
- Kriechen bei 1,5 Volt, ‹ 5 km/h
- Zugkraft Ebene 17 g
- Zugkraf Steigung 3% 13 g
- Zugkraft Steigung 8% 8 g
- ***Hersteller:*** Profi-Modell Thyrow (Pmt), Deutschland
- ***Vertrieb:*** Über Fachhandel
- ***Nenngröße, Spur:*** H0/16,5 mm
- ***Katalognummer:*** 30102
- ***Andere Ausführungen:*** DR Epoche III (geplant ab 12/2006)



Die Museumslok Ae 8/14 11801 ist bereit für die schweren Züge auf der heimischen N-Anlage.

nigen Volt fährt die Doppellok sanft an. Leise surrt sie über die Schienen. Die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung mit dem Dreilichtspitzensignal und dem typisch schweizerischen einzelnen Zugschlusslicht ist schon bei geringer Spannung deutlich erkennbar. Die bei 12 Volt erreichte Höchstgeschwindigkeit von 158 km/h ist bei einer Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 100 km/h unter Berücksichtigung des NEM-Zuschlags von 60 Prozent völlig in Ordnung. Bei der Zugkraft lässt dieses N-Kraftpaket auch keine Wünsche offen. 20 vierachsige Schnellzugwagen waren in der Ebene dank zahlreicher Haftreifen kein Problem.

Digitalbahner müssen nur einen Decoder im Lokteil 1 einbauen. Beim Abnehmen der Lok-Gehäuse sollte man ein paar Büroklammern zur Hand haben und geduldig vorgehen. Die vielen freistehenden Details der Lok wie Leitungen und Griffstangen sowie die zierliche Dachausrüstung werden es danken. Auch die Gehäusegravuren zeigen zahlreiche Details, die Nachbildung der Buchli-Antriebsseite ist gewissenhaft. An Lackierung und Bedruckung gibt es nichts zu mäkeln.

N-Bahner, die eine Schweiz-Anlage besitzen oder einfach Spaß an außergewöhnlichen Lokomotiven haben, sind mit diesem schönen Mintrix-Fahrzeug, für das es eine unverbindliche Preisempfehlung von 219 Euro gibt, sehr gut beraten. Dafür bekommt man im Grunde zwei Lokomotiven.

Stefan Alkofer

Auf einen Blick

PRO Sehr gute Detaillierung; makellose Lackierung und Bedruckung; hervorragende Fahreigenschaften; gute Zugkraft; ordentlicher Preis

KONTRA Keine Schwungmassen; ungefederte Laufachsen

PREIS Etwa 219 Euro

URTEILE

Auch Märklinbahner müssen nicht auf Brawas 75.0 mit Sound verzichten.

Wechselstrom-Schall

Dass Brawas württembergische T5, die spätere Baureihe 75.0, ein außergewöhnlich gelungenes Großserienmodell ist, bewies bereits unser Test im März 2006. Damals war das Testobjekt die analoge Gleichstromlok in Länderbahnlackierung. Jetzt liegt der Bundesbahn-Dampfer 75 005 als digitale Wechselstromlok mit Sound vor. Sie ist bereits beim Bw Aulendorf stationiert, das das Auslauf-Bw der Baureihe war. An der exzellenten Gestaltung der weitestgehend aus Metall gefertigten Lok gibt es nichts auszusetzen und die digitalen Fahreigenschaften sind ausgezeichnet. Am interessantesten an diesem Brawa-Modell sind die Soundelemente. Der eingebaute ESU-Loksound-Decoder ist werkseitig auf 14 Fahrstufen für Märklin-Motorola eingestellt und verfügt über insgesamt neun Zusatzfunktionen. Zu den Standardfunktionen wie Lichtwechsel und Rangiergang kommen der abschaltbare Rauchgenerator und sechs verschiedene Geräuschfunktionen dazu. Die wichtigste ist das Fahrgeräusch, das sehr authentisch klingt und dessen Lautstärke in Werkseinstellung zufriedenstellend ist. Daneben gibt es noch den Pfiff, die Glocke und einige Geräusche mehr, die der 75 einen eigenen Charakter verleihen. Natürlich kann man viele Eigenschaften umprogrammieren, aber wer die gekaufte Lok umgehend auf sein Gleis stellt, wird nicht unzufrieden sein. Davor will der Händler jedoch etwa 400 Euro sehen.

Stefan Alkofer



Sie sieht nicht nur phantastisch aus und läuft sehr gut, Brawas T5 klingt auch noch klasse – auch als Bundesbahn 75 005.

Auf einen Blick

PRO Sehr gutes Modell; gute Soundfunktionen

KONTRA –

PREIS Etwa 400 Euro

URTEILE ✕ ✕ ✕ ✕ ✕

Die nur wenig bekannte Akku-Kleinlok 381, ex Ks und Ka, nahm sich Märklin zum Vorbild für ein H0-Modell.

Ka-bellos

Sie sieht auf den ersten Blick aus wie eine Kö und mechanisch ist sie das mehr oder weniger auch, doch ihre Energie bezieht sie aus mehreren Akkumulatorenblöcken. Die 1930 bis 1932 gebauten fünf Prototypen, dessen letzten sich Märklin zum Vorbild nahm, nannte man Kleinspeicherlokomotiven (Ks), ab 1960 bei der DB Akkukleinlok Ka. Ab 1970 liefen sie als Baureihe 381: Mit der Hunderter-Ziffer 3 kennzeichnete die DB ihre Kleinloks.

Märklin liefert jetzt die 381005-8 an den Fachhandel aus. Beim Gehäuse bediente man sich der Mischbauweise: Führerhaus und Akkukästen sind aus Metall, während das Führerhausdach ein separates Kunststoffteil ist. Vor allem die vielen Rangierergriffe, sauber farblich abgesetzt, und die akkurate Bedruckung vermögen zu überzeugen. Dennoch wirkt das Modell trotz maßstäblicher Länge etwas zu hoch: Vorbildfotos zeigen eine erkennbar flachere Lok, was insbesondere an den Vorbauten auffällt. Wer aber nicht auf Millimetern und der korrekten Nietenzahl herumhackt und ein kleines Rangierlieschen sucht, wird an der Ka/381 seine Freude finden!

Das um so mehr, als die Fahrwerte zu überzeugen wissen. Die Lok ist ungemein leise und begeistert vor allem mit ihrem Langsamfahrverhalten.

Natürlich hat die Zugkraft des nur 124 Gramm leichten Winzlings ihre Grenzen. Für den Kleinverschub im Modellbahn-Heimatbahnhof ist sie aber allemal ausreichend.

Ausgestattet ist das Modell serienmäßig mit einem Mfx-Decoder. Zirka 160 Euro sollte der Käufer für diese rare Kleinlokomotive einplanen.

Henning Bösherz

Steckbrief

- V_{max} bei FS 128 78 km/h
- V_{max} Vorbild (25 km/h) bei FS 70
- Auslauf aus V_{max} 63 mm
- Auslauf aus V_{max} Vorbild 20 mm
- Anfahren bei FS 1, ‹ 5 km/h
- Kriechen bei FS 1, ‹ 5 km/h
- Zugkraft Ebene 10 g
- Zugkraft Steigung 3% 6 g
- Zugkraft Steigung 8% 3 g
- ***Hersteller:*** Märklin, Deutschland
- ***Vertrieb:*** Über Fachhandel
- ***Nenngröße, Spur:*** H0/16,5 mm
- ***Katalog-Nr.*** 36 811
- ***Andere Ausführungen:*** Gleichstrommodell von Trix (Katalog-Nr. 22120)

Auf einen Blick

PRO Vorbildwahl; Verhalten bei Langsamfahrt; Farbgebung

KONTRA Kastenaufbau etwas zu hoch; V_{max} etwas zu hoch

PREIS Zirka 160 Euro

URTEILE ✕ ✕ ✕



Für leichte Rangieraufgaben oder Bw-Dienste behielt die DB recht lange die Akku-Kleinlok 381, die es jetzt als Märklin-Modell gibt.

Roundhouse stellt mit der EMD-Model-40 eine Industrie-Rangierlok in H0 auf die Räder.

Werks-Winzling

In speziellen Werkslackierungen schickten die US-Hersteller ihre neuen Modelle auf Werbetour. Selbst auf so kleinen Loks wie der Model 40 prangt stolz das Firmen-Logo der EMD (Electro-Motive Division).

Die zu Athearn gehörende Firma Roundhouse hat ihre H0-Model-40 zeitgemäß mit Schwungmasse und Digital-Schnittstelle nach NEM 652 ausgestattet. Angenehm ruhig geht der Antrieb bis zu einer Geschwindigkeit von umgerechnet 45 km/h zu Werke. Darüber meldet sich vernehmlich das Getriebe. Die Auslauf-Werte sollten der leider nicht mit Dreipunktlagerung im Fahrwerk ausgestatteten Lok über kurze stromlose Abschnitte hinweghelfen. Für den Einbau eines Decoders ist eine achtpolige Schnittstelle vorgesehen. Der Baustein sollte klein sein, da er im Führerhaus Platz finden muss. 15 Waggons in der Ebene und deren sechs in der Drei-Prozent-Steigung sind allemal ausreichend. Für den bläulichen Schimmer vor der Lok sorgen die Stirnlampen der fahrtrichtungsabhängigen Beleuchtung. Wer eine Industrie-Bahn nach europäischem Vorbild betreibt, könnte bei dem Zweiachser durchaus schwach werden, da ähnliche Loks durchaus auch hierzulande zum Einsatz kommen. Nach dem Anbau eines Pufferträgers samt Puffern, eventuell neuen Scheinwerfern und nach dem Tausch der US-Kupplungen gegen Normschächte (zum Beispiel aus dem Bachmann-Sortiment, Art.-Nr. 78125) und dem Einstecken europäischer Kupplungen steht dem Fahrbetrieb nichts mehr im Wege. Mit einem Preis von 70 Euro bietet die über Noch vertriebene EMD-Rangierlok einen guten Gegenwert. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Stimmige Proportionen; gute Fahreigenschaften; sehr guter Auslauf; Digital-Schnittstelle

KONTRA Elektronik sichtbar im Führerhaus

PREIS UVP: 70 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒



Nach entsprechenden Anpassungen dürfte die kleine Amerikanerin auch auf Anlagen nach europäischen Motiven eine gute Figur machen.

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 75 km/h
- V_{max} Vorbild (44 km/h) bei 7,4 V
- Auslauf aus V_{max} 92 mm
- Auslauf aus 44 km/h 38 mm
- Anfahren (0,8 V) 1 km/h
- ***Hersteller:*** Roundhouse/Athearn
- ***Nenngröße, Spur:*** H0/16,5 mm
- ***Katalog-Nr.*** 84096
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Digitale Schnittstelle:*** NEM 652
- ***Gewicht:*** 145 g

Die Auswahl an RhB-Fahrzeugen aus frühen Tagen der Bahn vergrößert Bemo mit einem K I in H0m.

RhB-Methusalem

Eine Epoche I gibt es in der Schweiz nicht. Zumindest nicht in der hierzulande gewohnten Form. Die Schweiz nahm nicht am Ersten Weltkrieg teil, der bei uns die Epoche der Länderbahnen ablöste und die allumfassende Staatsbahn schuf. Die große Staatsbahn SBB entstand bereits 1902. Dennoch wird die deutsche Epocheneinteilung immer wieder auch in der Schweiz angetroffen und so liegt mit Bemos jüngster Formneuheit ein astreines Epoche-I-Fahrzeug vor: Die RhB beschaffte die Wagen zwischen 1911 und 1913. Von der Gattung K I wurden insgesamt 115 Stück gebaut, die größtenteils später stählerne Aufbauten erhielten.

Ist der neue Bemo-K I erst einmal mit Griffstangen, Bremsklötzen und -schläuchen zugerüstet, dann steht anschließend ein ausgesprochen fein detaillierter Güterwagen mit vielen freistehenden Details auf der heimischen RhB-Anlage, der trotz oder gerade wegen seines schlichten Graus auffällt. Lackierung und Bedruckung zeigen ein hohes Niveau, die charakteristische Beschriftung ist gestochen scharf.

So bereichert Bemo das Fahrzeugangebot für die sonst nicht gerade verwöhnten Freunde der frühen RhB um ein Schmuckstück. *Stefan Alkofer*

Auf einen Blick

PRO Interessantes Modell; detaillierte Umsetzung; akkurate Lackierung und Bedruckung

KONTRA Zahlreiche filigrane Zurüstteile

PREIS etwa 49 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒



Vollständig zugerüstet macht auch der vergleichsweise schlichte Wagen einen edlen Eindruck.



Zwei aus zehn: Der PB „Europ" (Epoche III) und der Elo (Epoche IV) bereichern den Güterwagenpark.

Hobbytrade aus Dänemark schickt mehrere Varianten eines offenen Güterwagens der DSB auf H0-Gleise.

Dänisches Trio

Am Ende der 1930er-Jahre entwickelten die Dänischen Staatsbahnen (Danske Statsbaner, DSB) einen offenen Güterwagen, den sie von zweiachsigen O-Wagen der DRG ableiteten und für die DSB anpassten. Zwischen 1943 und 1950 baute Scandia in Randers insgesamt 1655 Stück, die die DSB als PB in ihren Wagenpark einreihte. Damit gelang ein großer Modernisierungs- und Standardisierungsschub. Die neuen Wagen waren für 80 km/h zugelassen, während die zulässige Geschwindigkeit vieler älterer Wagen bei 45 bis 60 km/h lag. Teilweise waren sie bis in die 1980er-Jahre im Einsatz, heute kann man sie bei Privatbahnen und Eisenbahnklubs finden.

Hobbytrade aus dem dänischen Fredericia liefert nun mehrere Varianten dieser O-Wagen aus. Beim Vorbild wurden sie entsprechend den UIC-Vorgaben ab 1966 als Elo umgezeichnet. Ein Trio mit zwei Epoche-III-Wagen als PB und einem Epoche-IV-Modell Elo lag zur Begutachtung vor. Insgesamt gibt es zehn verschiedene Modellvarianten.

Es beeindruckt die Fertigungsqualität der Wagen. Die Bedruckung ist ausgezeichnet; man beachte die unterschiedlichen Schrifttypen bei Epoche-III- und Epoche-IV-Wagen! Vor allem verdient die Gestaltung des Wagenbodens hohes Lob.

Wer für Rocos My oder Mz den passenden Güterwagen gesucht hat, mit den PB- und Elo-Wagen von Hobbytrade ist er sehr gut beraten! Bei den vorliegenden Mustern hatten lediglich die Bügel der Kupplung eine leichte Neigung zum Verschwinden, doch im Zugverband macht sich eine Kurzkupplung ohnehin besser. Den Vertrieb für Deutschland und Österreich übernimmt ESU, die Wagen können über den Fachhandel bezogen werden. Der empfohlene Verkaufspreis liegt bei 22 Euro pro Wagen.

Henning Bösherz

Auf einen Blick

PRO Sehr gute Formgebung; Detaillierung; verschiedene Beschriftungen; Wagenboden

KONTRA Kupplungsbügel neigt zum Lösen

PREIS Zirka 22 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒



Besonders gut wirkt die Mattierung an dem Fleischmann-Wagen, der mit Luck-Radsätzen mit hinterdrehten Rp-25-Finescale-Radscheiben ausgestattet wurde.

Hochglänzende Radscheiben sind ein Ärgernis. Mit dem Posterman-Stift von ZIG schafft man Abhilfe.

Matt gesetzt

Es gibt immer noch Hersteller, die Ihre Wagen mit hochglänzenden Radsätzen versehen. Diesem Missstand kann der Modellbahner durch den Auftrag mattschwarzen Lacks abhelfen. Statt zum Farbtöpfchen oder gar zur Airbrush-Pistole zu greifen, genügt es, den Posterman-Stift der Firma ZIG (Vertrieb über RHS-Wagenstudio GbR, Tammer Str. 23, 71634 Ludwigsburg, Internet: www.rhs-wagenstudio.de) zu nehmen. Die darin enthaltene mattschwarze Farbe ist hochdeckend und nach dem Durchtrocknen (maximal drei Minuten) wasserfest. So reicht zumeist ein Lackauftrag. Selbst Schienenreinigungsöl konnte der Lackierung nichts anhaben. Wenn die Oberfläche besonders glatt oder nicht ganz fettfrei ist, kann ein zweiter Farbauftrag nötig sein. Die Farbe lässt sich mit leichtem Druck auch in den Rillen der Radsätze verteilen. Bei erhöhtem Druck wird der Spitze mehr Farbe zugeführt. Das Ergebnis der Farbbehandlung ist überzeugend. Für 4,50 Euro ist der Lackstift eine lohnende Investition.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Trocknet matt auf; kurze Trocknungszeit; deckender Farbauftrag

KONTRA –

PREIS Etwa 4,50 Euro

URTEILE



Die Spitze lässt breite und schmale Striche zu.

Mit dem Traktor John Deere 7920 rollt Herpas erstes landwirtschaftliches Fahrzeug in H0 an.

Vorsicht, wilde Deere!

Bislang hat Herpa den boomenden Markt der landwirtschaftlichen Nutzfahrzeuge links liegen gelassen. Mit dem 200-PS-Kraftprotz John Deere 7920 in H0 hat diese Zurückhaltung ein Ende. Der Traktor kommt bereits fertig zugerüstet aus der Packung. Das Fahrwerk mit serienmäßig lenkbarer Vorderachse, die sich dank der Schwenkbarkeit um die Fahrzeuglängsachse jeglicher Untergrundgestaltung anpasst, lässt die meisten Mitbewerber-Produkte alt aussehen. Natürlich rollt der John Deere auf Gummi-Bereifung. Die Hydraulik-Anbauteile an Front und Heck sind beweglich und halten auch in mehreren Stellungen. Die Gravuren unterhalb der Motorhaube fielen arg flach aus. Außenspiegel und Zusatzleuchten sind in Chromfarbe bedruckt. Freistehende Griffstangen kannte man bisher auch nur von Modellbahnfahrzeugen. Mit etwas sanfter Gewalt lässt sich die Verglasung des Oberteiles abnehmen, so dass man einen Fahrer platzieren und den braun gespritzten Innenraum farblich aufwerten kann.

Die weitreichende Detaillierung und das aufwendige Fahrwerk schlagen sich in einem nicht eben moderaten Preis von 24,50 Euro nieder. Da sollte der Modellbahner den John Deere 7920 im vorderen Anlagenbereich platzieren, damit der Traktor auch gut zur Geltung kommt.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Fahrwerk mit Dreipunktlagerung; sorgfältige Bedruckung; Gummibereifung; alle Teile ab Werk montiert; bewegliche Anbauteile

KONTRA Gravuren im Motorbereich; recht hoher Preis

PREIS UVP: 24,50 Euro

URTEILE



Dank des aufwendig konstruierten Fahrwerks behält der John Deere 7920 stets alle vier Räder auf der Erde.

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Rocos Lokmäuse gehören zu den verbreitetsten DCC-Zentralen. Die Nachfolgerin Multi-Maus soll nun alles noch etwas besser können.

Formal hat die Multi-Maus nichts mehr mit dem eher possierlichen Nagetier oder dem Computer-Zubehör gemeinsam. Bei den vielen Forderungen der Modellbahner an eine überarbeitete Lokmaus wäre ein kompak-

Raus die Maus!



Urahn ist die Lokmaus 1 (li.). Dann folgten Lokmaus 2 (re.) und R3 (mitte). Sie werden durch die Multi-Maus abgelöst.

Steckbrief

- DCC-Format (X-Bus, Roconet)
- Display mit grüner Hintergrundbeleuchtung
- Sprachen: Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch
- 9999 Lok-Adressen
- 1024 Weichenadressen
- Namentliche Lokdatenbank für 64 Loks
- Triebfahrzeug-Zugriff über Datenbank oder adressbezogen
- Licht + 20 Zusatzfunktionen bei Triebfahrzeugen
- CV-Programmierung
- CV auslesen ist mit Roco-Verstärkern nicht möglich
- 14, 28, 128 Fahrstufen
- Anlagen-Nothalt und Nothalt für ausgewählte Lok
- Schnellprogrammierung von Lokadresse; Minimal-, Maximalgeschwindigkeit, Beschleunigung; Verzögerung; Rückstellung auf Werkswerte
- Updates über X-Bus und Roco motion (PC-gestützt)
- Kindersicherung



teres Äußeres allerdings auch schwer umzusetzen gewesen.

Dem Kenner der vorangegangenen Lokmaus-Generation 2 und R3 fällt zunächst das Display und die größere Anzahl Tasten auf. Ersteres zeigt jetzt die Fahrtrichtung, ein fünfstelliges Textfeld für Triebfahrzeug- und Weichen-Bezeichnungen sowie die ersten zehn der 20 möglichen Sonderfunktionen. Zwei Text-Stellen mehr hätten es dann doch sein dürfen, schließlich benötigen Triebfahrzeugnummern bei DB, DR, ÖBB und SBB zumeist mindestens deren sieben. Selbstverständlich zeigt die Maus auch Kurzschlüsse an. Was sie nicht anzeigt, ist die eingestellte Fahrstufe. Angesichts des günstigen Preises fällt der Verzicht darauf aber leicht. Sehr angenehm ist das deutliche Rastmoment des Drehreglers in der Nullstellung.

Wer nur fährt und gelegentlich eine Funktionstaste bedient, kann die ergonomisch geformte Multi-Maus ohne Verrenkungen mit den Fingern einer Hand bedienen. Mit einem Gewicht von 130 Gramm liegt die Zentrale auch bei längeren Dienstschichten nicht zu schwer in der Hand. Da

Die Multi-Maus ist eine vollwertige Zentrale

die Multi-Maus eine vollwertige Zentrale und keineswegs eine abgespeckte Billig-Lösung für Einsteiger darstellt, dürfte sie auch für Besitzer der Lokmaus 2/R3 höchst interessant sein, denn der für letztere entwickelte Verstärker ist weiterhin verwendbar. Dank der zweiten Buchse am Verstärker sind Multi- und Lokmaus sofort zusammen einsetzbar. Wer mit der Multi-Maus Adressen programmiert, sollte aber beachten, dass die Lokmaus nur zweistellige Adressen verarbeiten kann. Davon abgesehen ist ein Mischbetrieb vollkommen problemlos.

Die Multi-Maus bietet die Möglichkeit, Loks (insgesamt 64) in einer Bibliothek mit Namen, Decoder-Adresse und Fahrstufenzahl zu speichern. In diesem Modus wechselt man durch die Betätigung der Pfeiltasten links und rechts von der „Stop"-Taste zwischen den Triebfahrzeugen. Wer im Schreiben von SMS-Nachrichten leidlich geübt ist, hat innerhalb von einer Viertelstunde zehn neue Loks eingegeben. In der Bibliothek werden die Triebfahrzeuge in Reihenfolge der Eingabe geordnet. Die Sortierung kann man durch gleichzeitiges Betätigen der „Shift"- und einer Pfeiltaste ändern. Der Bibliotheksmodus dient nur →

1.1



Neueintrag einer Lok: Pfeiltasten betätigen bis „NEU?" erscheint. Bestätigen mit „OK".

1.2



Wie beim SMS-Schreiben gibt man den Loknamen ein. Bestätigen mit „OK".

1.3



Wer auch mit Lokmaus 2 fährt, sollte nur zweistellige Adressen eingeben.

1.4



Die Lokadresse wird eingestellt und mit Druck auf die „OK"-Taste bestätigt.

1.5



Mit Pfeiltasten wählt man zwischen 14, 28 und 128 Fahrstufen. Bestätigung mit „OK"

1.6



Die Multi-Maus geht nun automatisch in den Fahrmodus zurück.

2



„Shift" + „Lok-/Weiche-Taste": Wechsel zwischen Adress- und Bibliotheks-Modus.

3.1

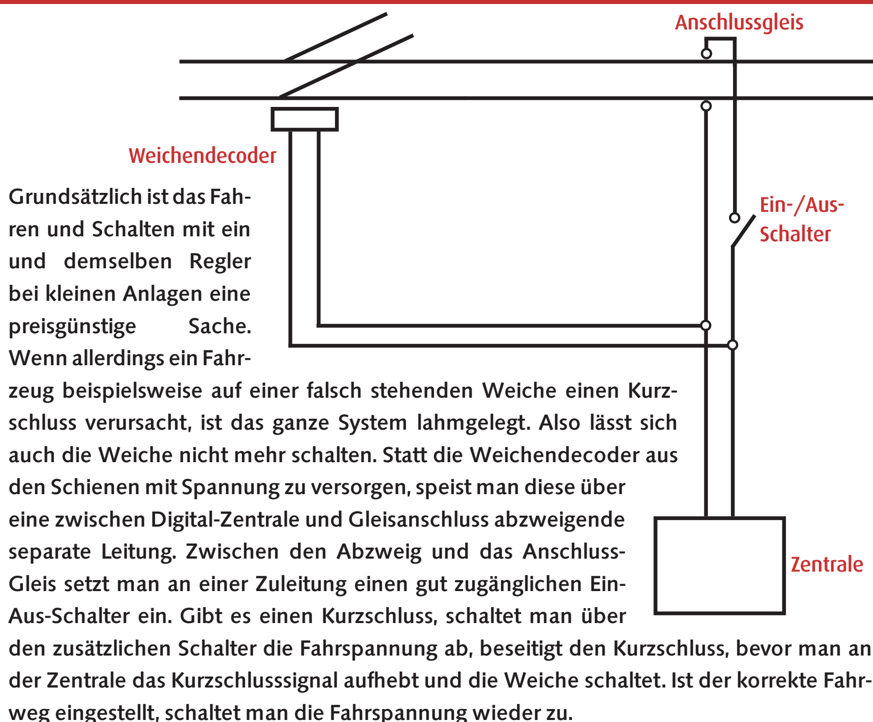


Weiche 1 liegt in der Stellung geradeaus. Die zuletzt gefahrene Lok steht.

3.2



Weiche 1 liegt in der Stellung Abzweig. Die Anzeige ist aber keine Rückmeldefunktion.



Fahren und Schalten

Grundsätzlich ist das Fahren und Schalten mit ein und demselben Regler bei kleinen Anlagen eine preisgünstige Sache. Wenn allerdings ein Fahrzeug beispielsweise auf einer falsch stehenden Weiche einen Kurzschluss verursacht, ist das ganze System lahmgelegt. Also lässt sich auch die Weiche nicht mehr schalten. Statt die Weichendecoder aus den Schienen mit Spannung zu versorgen, speist man diese über eine zwischen Digital-Zentrale und Gleisanschluss abzweigende separate Leitung. Zwischen den Abzweig und das Anschluss-Gleis setzt man an einer Zuleitung einen gut zugänglichen Ein-Aus-Schalter ein. Gibt es einen Kurzschluss, schaltet man über den zusätzlichen Schalter die Fahrspannung ab, beseitigt den Kurzschluss, bevor man an der Zentrale das Kurzschlusssignal aufhebt und die Weiche schaltet. Ist der korrekte Fahrweg eingestellt, schaltet man die Fahrspannung wieder zu.

der Verwaltung der Fahrzeuge, eine Adressänderung beispielsweise muss man im Programmiermodus vornehmen. Im Fahrbetrieb wechselt man wie bei der Lokmaus 2/R3 durch die Betätigung der Pfeiltasten zwischen den Triebfahrzeugen. Natürlich kann man die Triebfahrzeuge auch althergebracht über die Decoderadresse aufrufen. Ein Wechsel zwischen den beiden Zugriffsmodi geschieht über die gleichzeitige Betätigung der „Shift"- und der „Lok-/Weiche"-Taste.

Modellbahner, die die wichtigsten Parameter der Lokdecoder gerne anpassen wollten, ohne in Tiefen der Menüs hinabsteigen zu müssen, schätzten die Schnellzugriff-Funktion der alten Lokmaus 2/R3. Man ruft diese Funktion bei der Multi-Maus durch den Druck auf „Menu" + Funktionstaste (1 bis 5) auf. Wer den Decoder gänzlich verprogrammiert hat, setzt ihn beim Druck auf „Menu" + „F8" wieder auf die Werkswerte zurück. Über „Menu" + Pfeiltaste kann man kinderleicht die Fahrstufenzahl des Decoders ändern. Unverständlich ist allerdings, dass sich dieser Punkt in der sonst guten Anleitung nicht unter „Schnellprogrammierung", sondern vier Seiten weiter vorne unter „Lokadress-Modus" findet. Nützlich für Besitzer der Lokmaus 2/R3 ist ein Vergleich der Schnellzugriffsfunktionen mit denen der Multi-Maus (Anleitung S. 29).

Wer doch die Menüs benötigt, kann innerhalb dieser per Pfeiltasten alle Punkte abklappern oder die Nummer des gewünschten Punktes eingeben. Die Menü-

Umfangreiche, aber übersichtliche Menüs

Struktur findet man in der Mitte der 30 Seiten umfassenden, recht übersichtlich aufgebauten Bedienungsanleitung. Da die Multi-Maus viel mehr kann als die alte Lokmaus, dauert es etwas länger, bis man die Programmierung der Decoder beherrscht, ohne die Anleitung bemühen zu müssen.

Die Multi-Maus kann auch Weichen schalten und die Stellung der aktuell aufgerufenen anzeigen. Für kleinere Anlagen ist die Steuerung der Weichen über die Zentrale eine Alternative zur Beschaffung eines Weichen-Keyboards oder zum Aufbau eines Stellpultes. Zwischen dem Fahrbetrieb und dem Weichenmodus wech-



Aus die Maus: Jegliche Ähnlichkeiten mit Nagetieren sind rein zufällig.

selt man durch Betätigen der „Lok-/Weiche“-Taste. Das Symbol für Abzweig- oder Geradeaus-Stellung ist jedoch keine Rückmeldung! Im Weichenmodus kann man trotzdem die zuletzt im Betrieb befindliche Lokomotive steuern, was durch die Fahrtrichtungssymbole angezeigt wird. Leider gibt es keine Bibliotheksfunktion, die es ermöglichen würde, unabhängig von der Adresse Weichen-Namen zu vergeben. Durch gleichzeitiges Drücken von „Shift“- und einer Pfeiltaste blättert man durch die Weichenadressen. Man kann aber auch die Weichenadresse direkt eingeben. Eine Schnellzugriffs-Funktion ermöglicht es, die zehn wichtigsten Weichen zu definieren und im Weichenmodus per Druck auf „Shift“ und eine Sonderfunktionstaste zu schalten. Wer vorwiegend zweibegriffige Signale einsetzt, kann deren Decoder und die Multi-Maus so aufeinander abstimmen, dass im Display bei Hp 0 (Halt) das Weichensymbol waagerecht, bei Hp 1/Hp 2 (Fahrt/Fahrt mit verminderter Geschwindigkeit) auf Abzweig steht. Dass das Signal auf der Multi-Maus ein W vor der Adresse trägt, muss man halt hinnehmen.

Ein Preis von 99 Euro für die Multi-Maus geht vollkommen in Ordnung, denn es gelang überzeugend, die positiven Eigenschaften des Vorgänger-Gerätes beizubehalten und trotzdem den Funktionsumfang erheblich zu steigern, ohne den Umgang zu erschweren. *Jochen Frickel*



Die Multi-Maus liegt hervorragend in der Hand. Die zweite Hand braucht man nur, wenn gleichzeitig die „Shift“- und eine andere Taste zu betätigen sind.



Zeit für eine ZIGARRE

Farbgebung und Beschriftung überzeugen besonders im nicht einfach zu gestaltenden Frontbereich. Die Scheibenwischer sind vorher zuzurüsten.



Die Akkutriebwagen ETA 176 waren schon etwas Besonderes, und sie bekamen einen klangvollen Namen: Limburger Zigarre. Noch liefert jetzt die H0-Modelle von Kato aus.

Es gibt Zigarren, da können sogar eingefleischte Nichtraucher schwach werden. Voraussetzung ist eigentlich nur, dass es sich dabei um Eisenbahnfreunde handelt, die etwas für die Fahrzeuge der jungen Deutschen Bundesbahn (DB) übrig haben. In den Jahren 1952, 1954 und 1958 beschaffte die DB insgesamt acht Triebwagen mit Akkumulatorenantrieb sowie acht Steuerwagen, die für den Eil- und Personenzugdienst vorgesehen waren. Die Triebwagen erhielten die Baureihenbezeichnung ETA 176, die Steuerwagen entsprechend ESA 176. Ab 1968 reihte sie die DB als 517/817 in ihren Triebfahrzeugpark ein.

Anfangs waren ETA 176 004 bis 008 nebst Steuerwagen in Hameln und in Kassel beheimatet, später wurden sie wie die anderen Fahrzeuge vom Betriebswerk (Bw) Limburg an der Lahn aus eingesetzt. Aufgrund des Aussehens und ihres Einsatzzentrums erhielten sie recht bald den Namen Limburger Zigarre. Mit anfangs 90, später 100 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit erreichten sie mit einer Akkumulatoren-Volladung je nach Einsatzbereich 250 bis 400 Kilometer Fahrweite. Bekannt sind Eilzugleistungen, die mit vier ETA/ESA gefahren wurden.

Die Fahrzeuge zeigten sich trotz anspruchsvollen Betriebs ihren Aufgaben gewachsen. Nach 30 Jahren Einsatzzeit wurden sie zwischen 1982 und 1984 ausgemustert. Der erstgebaute ETA 176 001 wurde in den Ursprungszustand versetzt und steht seit einigen Jahren als nicht betriebsfähiges Museumsfahrzeug in Lichtenfels.

Bereits im vergangenen Jahr wurde auf der Nürnberger Spielwarenmesse am Stand von Noch ein H0-Modell der Limburger Zigarre angekündigt, doch mehr als ein Vorbildfoto war nicht zu sehen. In diesem Jahr nahm das Modellfahrzeug konkrete Formen an, und jetzt sind die Modelle im Handel erhältlich.



Die in die Redaktion gesandte Garnitur ETA 176 004 + ESA 176 008 ist mit „Kassel" gekennzeichnet und trägt Revisionsdaten von 1958. Eine Packung enthält je einen Trieb- und einen Steuerwagen. Erfreu-



Auf stattliche 63,2 Zentimeter kommt die Garnitur aus ETA und ESA. Kato hat den Längenmaßstab der 27 Meter langen Originale korrekt umgesetzt.

licherweise gibt es für die Epochen III und IV jeweils zwei verschiedene Fahrzeugnummern-Kombinationen (siehe Kasten rechts)! Somit kann auch echter Kreuzungsbetrieb oder der erwähnte vierteilige Eilzug nachgebildet werden.

Der Packung liegen einige Zurüstteile bei, die mittels Pinzette oder einer kleinen Zange angebracht werden: Scheibenwischer, Türgriffe und – ganz pfiffig und nützlich – Hauben für die Kurzkupplungen.

Die Farbgebung ist ausgezeichnet, die beigen Bereiche sind scharf gegen die weinrote Lackierung abgesetzt. Insbesondere die Fahrzeugfront überzeugt, hier vor allem der nicht einfache Fensterbereich. Die Beschriftung ist lupenrein.

Die Kupplungen sind stromführend ausgelegt und ragen etwas weiter heraus als beim Vorbild, um mit Steuerwagen durch empfohlene 420 Millimeter Mindestradius zu kommen. Nur dadurch ist das Fahrzeug im Vergleich zum Vorbild um wenige Millimeter zu lang. Die Kupplungen ermöglichen gemeinsam mit einer ausgeklügelten Verdrahtung verschiedene Beleuchtungs- →

Welche Zigarre darf's denn sein?

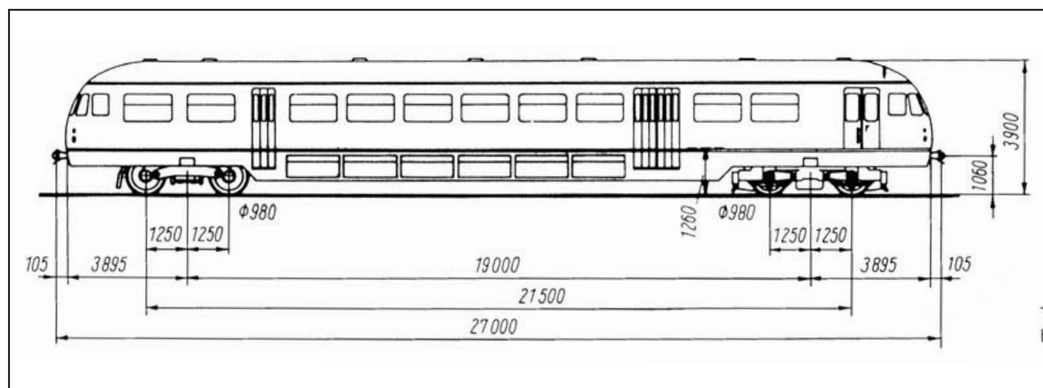
Variantenübersicht
Zweileiter-Gleichstrom:
73 325 ETA 176 005 + ESA 176 005
73 326 ETA 176 004 + ESA 176 008
73 327 517 003-0 + 817 606-7
73 328 517 008-9 + 817 603-4
Wechselstrom:
73 330 ETA 176 005 + ESA 176 005
73 331 ETA 176 004 + ESA 176 008
73 332 517 003-0 + 817 606-7
73 333 517 008-9 + 817 603-4
Die Wechselstrom-Modelle sind mit Multiprotokolldecoder ausgestattet und können auch analog betrieben werden.

Es muss nicht gleich eine Habanera sein: Für den Modellbahnfreund tut es auch eine Zigarre aus Limburg, vielleicht sogar noch lieber!

MESS- UND DATENBLATT



ETA/ESA 176 der DB von Kato/Noch in H0



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Kato, Tokio/Japan
Vertrieb: Noch, Wangen/Deutschland
Bezeichnung: ETA/ESA176 der DB
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2005
Epoche: III
Katalognummer: 73326
Im Handel seit: Juni 2006
Andere Ausführungen: Siehe Kasten auf Seite 77
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 517 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 420 mm
Kupplung: Kulissengeführte Kurzkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: Zirka 240 Euro; Wechselstrommodelle zirka 280 Euro

Elektrik

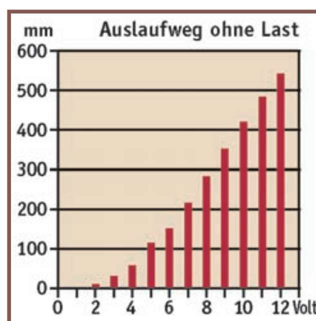
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Außenachsschleifer auf alle Radsätze
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Spitzen- und Schlusssignal vorn/hinten
Digitale Schnittstelle: NEM 652

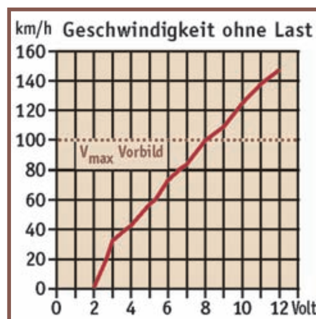
Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf beide Achsen eines Drehgestells
Schwungmasse: Zwei, jeweils ø 13 x 8 mm
Haftreifen: Zwei, auf B-Achse des Triebdrehgestells
Zugkraft: Ausreichend, um mit Steuerwagen 8%-Steigung zu befahren

Service

Gehäusedemontage: Gehäuse nach vorn schieben und abziehen; Schrauben lösen; Inneneinrichtung entnehmen.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses und der Inneneinrichtung gut zugänglich
Zurüstteile: Scheibenwischer, Türgriffe, Kupplungshauben
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Kupplung	27000	310,3	316,0
Achsstand Drehgestell	2500	28,7	28,7
Gesamtachsstand	21500	247,1	247,5
Raddurchmesser	980	11,3	11,0
Höhe Dach über SO	3900	44.8	44,8

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2,8	30	33
Kriechen	2,8	30	33
U_{Nenn}	12	148	543
V_{max} Vorbild	8	100	286

möglichkeiten für einzeln oder im Duett betriebene Fahrzeuge. In die Böden von Trieb- und Steuerwagen sind kleine Schalter eingelassen, die mittels beiliegendem Schraubendreher eingestellt werden können. Die Kombinationsmöglichkeiten sind in der ausführlichen Bedienungsanleitung gut erklärt. Auch einzelne Drehgestelle können so stromlos geschaltet werden.

Beim Fahren fällt leider ein etwas lautes Geräusch auf, dass sich auch nach Schmierung und halbstündiger Einfahrzeit nicht ganz abstellen lässt. Dabei ist der Antrieb selbst raumspa-

Der Antrieb stört den Blick ins Innere überhaupt nicht

rend und flach konstruiert und stört den freien Blick ins Fahrzeuginnere in keiner Weise! Durch klare Kunststoffscheiben schaut man auf gut gestaltete Sitzgruppen, wobei der Erste-Klasse-Bereich hellblau abgesetzt ist.

Mit dem verwendeten Transformator Titan 816 fährt der ETA bei 2,8 Volt mit fast 30 km/h umgerechneter Geschwindigkeit an. Da ist man durchaus bessere Werte gewohnt. Ebenfalls ab 2,8 Volt tritt gut sichtbares Spitzen- und Schlusslicht aus. Die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h wird bei acht Volt erreicht, und bei zwölf Volt ist der ETA mit 148 km/h nur unwesentlich schneller als nach NEM empfohlen. Im mittleren bis oberen Spannungsbereich lässt sich die Geschwindigkeit ausgezeichnet regeln.

Fast sensationell ist der Auslauf: Über 50 Zentimeter aus zwölf Volt und fast 30 Zentimeter aus der umgerechneten Vorbild-Höchstgeschwindigkeit rollt der Triebwagen nach Stromentzug weiter. Dafür sor-



Motor und Getriebe sind raumsparend flach angeordnet, so dass der Eingriff in den Fahrgastraum minimal ausfällt.

gen zwei Schwungmassen zu beiden Seiten des fünfpoligen Flachmotors.

Wie schon angedeutet, ist ein Mindestradius von 420 Millimetern dringend zu empfehlen. Zwar durchfährt der ETA solo auch 360 Millimeter, mit ESA ist das aber ausgeschlossen, vom optischen Eindruck nicht zu reden. Doch auch bei 420 Millimetern empfiehlt es sich, die Schürzenabdeckungen neben der Kupplung zu entfernen. Das Kuppeln selbst geschieht, indem Trieb- und Steuerwagen auf ein gerades Gleis gestellt und aufeinander zugeschoben werden, bis die Kupplungen einrasten. Zum Entkuppeln werden beide Fahrzeuge vom Gleis genommen schräg gestellt. Dann lösen sich die Kupplungen.

Sich eine „Limburger" anzustecken, ist nicht ratsam, sich von ihr anstecken zu lassen, sehr wohl. Zirka 220 Euro kostet der Genuss. *Henning Bösherz*



So hält man die Fahrzeuge zum Entkuppeln. Man erkennt gut die auf den Achsen sitzenden Stromabnehmer.

Der kleine Bahnhof Ackendorf lag an der Nebenstrecke Eilsleben – Haldensleben westlich von Magdeburg (unten) und ist für Modellbahnhöfe ein dankbares Vorbild, wie das H0-Modell (rechts) zeigt.


Foto: hb



Foto: Fehse

Von Ackendorf bis Ziesar



Seit eineinhalb Jahren auf dem Markt: Ma Ka Mo.

Der Kartonmodellbau feiert Renaissance! Ein Meister dieses Faches ist Walfried Fehse aus Magdeburg. Seine Marke „Ma Ka Mo" bietet Gebäudemodelle von Z bis H0.

Lange Zeit stand im Ortsverzeichnis in DR-Kursbüchern als erster Eintrag Ackendorf, Kursbuchtabelle 741, am Kilometer 8,1 der Nebenbahn Haldensleben – Eilsleben. Es war einer jener vielen unscheinbaren Bahnhöfe im früheren Preußen, auch wenn die Strecke selbst als private Neuhaldenslebener Eisenbahn 1887 in Betrieb ging. Der Kursbuchleser dürfte an dieses Ackendorf kaum einen Gedanken verschwendet haben – es sei denn, er wohnte dort.

So wie Walfried Fehse, heute 57 Jahre alt und Inhaber seines Ein-Mann-Unternehmens „Ma Ka Mo – Magdeburger Kartonmodell – Modellbogendesign", der in Ackendorf aufwuchs, ehe es ihn später in die Bezirksstadt Magdeburg zog, wo er bis heute lebt.

„Meine Liebe zum Kartonmodellbau reicht lange zurück. Ich habe mit zwölf, 13 Jahren begonnen, Modelle aus Kranich-Bögen zu bauen, vornehmlich Flugzeuge und Schiffe. Diese Form der Modellherstellung wurde in der DDR


Ein-Mann-Unternehmer und Könner im Kartonbau: Walfried Fehse.
Foto: hb

1972 aufgegeben." Fehse, nunmehr berufstätig und mit Familie, bezeichnet dieses Jahr als vorläufiges Ende seiner Karriere als Kartonmodellbauer: „Ich habe zwar immer ein interessiertes Auge gehabt, aber selbst nicht mehr viel gemacht."

Fast 30 Jahre später, 2001, wurde Walfried Fehse das erste Mal arbeitslos. „Genau zu diesem Zeitpunkt fiel mir ein Katalog von Scheuer und Strüver in die Hand. Ich stellte zu meinem Erstaunen und zu meiner Freude fest, dass in einerm umfangreichen Sortiment Kartonmo-

Bis zur Wetterfahne alles aus Karton: Das stattliche Modell des Wasserturmes Staßfurt-Leopoldshall.



Foto: Fehse

delle angeboten wurden. Ich konnte das gar nicht glauben, vor allem, dass es Kartonmodelle in einer nie gesehenen Qualität gibt! So begann Ende 2001 meine Tätigkeit als Kartonmodellbauer, erst mal rein privat und mit Flugzeugen."

Nun ist Fehse experimentierfreudig. Irgendwann genügte es ihm nicht mehr, die Modelle nur nach Anleitung zu bauen. „Ich begann, maßstäbliche und farbliche Änderungen vorzunehmen. Und später sagte ich mir: Du müsstest doch so was selbst konstruieren! Mein heimlicher Gedanke war, den Markt mit Flugzeugmodellen zu ergänzen."

Gelegenheit dazu bot sich 2004, als die erste Modellbaumesse in Magdeburg stattfand. „Ich habe dort diverse Flugzeugmodelle an einem Gemeinschaftsstand gezeigt. Der Eindruck nach der Messe war: Im nächsten Jahr wirst du mit einem eigenen Stand dabei sein." Er entwickelte einen Modellbogen für einen Airbus – und für einen Bahnhof in H0, heute im Sortiment als „Niederkornitz." Im Jahre 2005 hatte Fehse wieder eine Kollektion Flugzeuge ausgestellt – und dieses eine ansprechende Bahnhofsmodell.

„Und jetzt war ich erstaunt: Das Interesse der Besucher richtete sich fast ausschließlich auf dieses Bahnhofsgebäude. Die Messe war zu Ende, und ich überlegte: Du machst jetzt ausschließlich Modelle für die Modelleisenbahner, und zwar Eisenbahn-Architekur-Modelle schwerpunktmäßig nach preußischen Vorbildern." Da Fehse nach wie vor arbeitslos war, reifte der Entschluss, den Modellbau zur kleinen unternehmerischen Schiene zu entwickeln. Die Ehefrau war einverstanden, Fehse erledigte alle Formalitäten bei Arbeits- und Finanzamt.

„Dabei hatte ich das Modell der sogenannten Ich-AG im Hinterkopf. Das Arbeitsamt war einverstanden, das Finanz- →

Modellübersicht

Masters-Class:

- EG Niederkornitz
- EG Ackendorf
- Lokschuppen Ziegenrück
- Wasserturm Münchenbernsdorf
- Wasserturm Staßfurt-Leopoldshall
- Stellwerk Berka (Werra)

Young-Class:

- Stellwerk Berka (Werra)

Geplant für 2006:

- Personaldienstgebäude
- Lokschuppen Jöhstadt
- EG Ziesar
- EG Hasselfelde

Alle Kartonmodellbögen gibt es für H0, TT, N und Z. Bestellung: Tel./Fax (0391) 2580869 oder E-Mail fehse_8@web.de, Lieferung gegen Vorkasse!





Auf dem Plan für 2006 steht das Personaldienstgebäude (oben), von dem in Magdeburg ein Muster zu sehen war. Bereits im Sortiment ist das Stellwerk Berka (Werra), rechts.

Fotos (2): W. Fehse



Ob am PC beim kreativen Design (unten) oder beim praktischen Ausprobieren eines neuen Teils (rechts) – Walfried Fehse überlässt nichts dem Zufall.



Fotos (2): hb

Kartonbau praktisch: Niederkornitz in TT









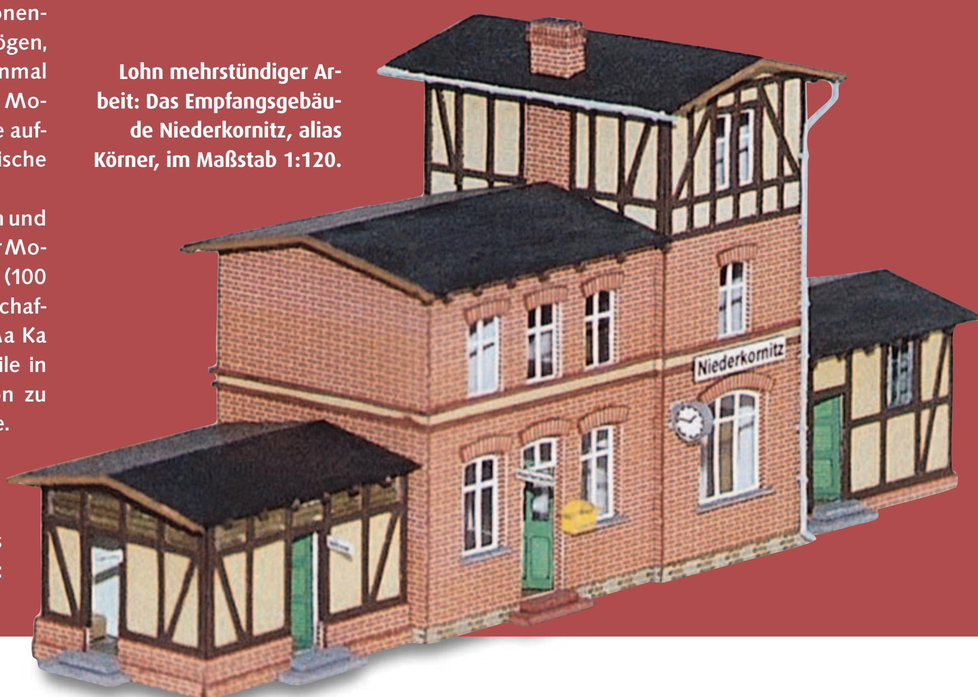
■ Körner heißt der Vorbildbahnhof, gelegen an der früheren Nebenstrecke Mühlhausen – Ebeleben. Bauten solchen Typs waren weit verbreitet, so dass das Modell den Phantasienamen Niederkornitz erhielt. Ma Ka Mo arbeitet für seine Kartonmodelle der Masters-Class nach folgenden Grundsätzen: Material Karton; exakte Maßstäblichkeit; real existierende Vorbilder; hoher Detailreichtum und plastische Strukturen von Fassaden und Dächern; realistische Farbgebung mit leichten Alterungseffekten; gute Passgenauigkeit der Einzelteile; günstiger Modellbogenpreis. Kein Modell erscheint, von dem der Autor nicht vorher ein Urmodell gebaut hat!

Statt der Faltbauweise praktiziert Ma Ka Mo für Fassaden, Zwischenwände und Decken eine Bauweise mit mehrfach verstärkten Einzelteilen (Schichtbauweise). Dadurch erhält das Modell die gleiche Stabilität wie ein Plastikmodell. Fassaden- und Dachkomponenten wie Fachwerk, Simsbänder und -bögen, Schiefer- und Dachziegelreihen sind einmal aufgedruckt und nochmals separat im Modellbogen enthalten. Werden diese Teile aufgebracht, erhält das Modell eine realistische plastische Struktur.

Der Bau kann mit einfachen Werkzeugen und Materialien realisiert werden (Bild 1). Der Modellbauer sollte sich Verstärkungskarton (100 und 160 Gramm je Quadratmeter) beschaffen, dieser wird für alle Modelle von Ma Ka Mo benötigt. Der Autor regt an, Bauteile in mehreren Schichten mit diesem Karton zu verstärken und nicht auf dicker Pappe. Auf diese Weise können Durchbrüche exakt ausgeschnitten werden. Von der Sorgfalt beim Ausschneiden hängt das spätere Aussehen des Modells entscheidend ab, deshalb ein paar Tipps: Ob ein Bastlermesser oder eine Schere verwendet wird, entscheidet der Bastler. Der Autor setzt ausschließlich die Schere ein.

Im Kartonmodellbau sind häufig kleine Durchbrüche auszuschneiden (Fenster, Türen, Fachwerk und weiteres). Bild 2 zeigt drei sich immer wiederholende Phasen: Durchstechen, Grobkontur ausschneiden, Feinkontur nachschneiden. Ganz wichtig: Die Schere immer von unten nach oben führen (siehe Bild 2), weil umgekehrt an den Schnittkanten Verwerfungen am Papierrand entstehen, die sehr unsauber aussehen! Alle Schnittkanten sollten in einem passenden Farbton nachgefärbt werden, entweder mit Revell-Farben oder mit einem Buntstift.

Die Fassadenwände werden für TT dreifach verstärkt. In der unteren Tür- und Fensterzeile der Hauptgebäude werden die schmalen Ummauerungen ausgeschnitten. Nach dem Verstärken der Masken werden die Ummauerungen hinterklebt. Vorher werden, passend zugeschnitten, die schmalen Ziegelstreifen in die Fenster- und Türtaschen geleimt. Auf die Simsbögen über Türen und Fenstern werden die separaten, 1,5-fach verstärkten Simsbögen geklebt. Dann werden die 0,5-fach verstärkten Fachwerke aufgeleimt (Bild 3 und 4). Nun zur Fertigung der Fenster, Innen- und Außentüren: Die Teile der Türen werden, wie im Bogen angeordnet, sauber ausgeschnitten, gegen- und aufeinander geleimt. Aus den Fenstern schneidet man die angedeuteten Glasflächen aus und hinterklebt mit passend zugeschnittenem Cellon (zum Beispiel Overhead-Folie). Danach setzt man die Fenster hinter die Fassaden und leimt abschließend die inneren Maskenteile auf. Dieses Vorgehen gilt analog für den Güterschuppen und das Abort- und Stallgebäude mit seinen umlaufenden Lüftungsjalousien. Die Jalousiebrett-



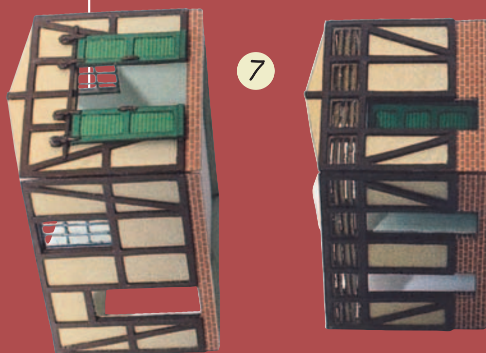
Lohn mehrstündiger Arbeit: Das Empfangsgebäude Niederkornitz, alias Körner, im Maßstab 1:120.





chen werden geritzt, geknickt, zusammengeleimt und abschließend schräg verzahnt in die Wanddurchbrüche geleimt (drei Brettchen je Jalousie). Nachdem die Fassadenteile gut getrocknet sind, werden mittels feinem Schleifpapier (180er-Körnung) alle senkrechten Fassadenkanten im Winkel von 45 Grad angefast und die Fasenkanten nachgefärbt.

Nun werden zunächst drei Fassadenteile stumpf miteinalnder verleimt. Dabei auf rechte Winkel und Vertikalität achten! Dann werden die ebenfalls dreifach verstärkten Fußböden, Decken und Zwischenwände eingesetzt, am besten von unten nach oben. Dabei Türen und eventuelle Einrichtungsgegenstände jetzt nicht vergessen (Bild 5). Danach wird der jeweilige Gebäudetrakt mit der letzten Fassadenseite geschlossen. Auf die Wände der Hauptgebäude werden 1,5-fach verstärkte Sims- und Sockelmauerstreifen aufgesetzt.



Nun erhalten die Gebäude ihre Dächer. Dazu werden Ober- und Unterseite ausgeschnitten, mittig vorgeritzt, geknickt und zusammengeleimt. Der Längsverlauf der Dachpappenbahnen wird wegen der plastischen Wirkung auch eingeritzt. Die Wirkung der Dachflächen kann verbessert werden, wenn die Dachfläche mit Revell-Farbe Nr. 8 (schwarz matt) gleichmäßig getönt und nach dem Trocknen Revell-Farbe Nr. 9 (anthrazit) mit groben Pinselstrichen aufgetragen wird.

Nun wird das Modell mit vielen, im Modellbogen enthaltenen Details dekoriert, wie Briefkasten, Bank, Schornstein, Uhr und so weiter. Als Krönung erhält es schließlich sein Stationsschild „Niederkornitz“. Nach einigen Stunden ist so ein prächtiges TT-Bahnhofsgebäude entstanden! *Walfried Fehse*



amt bestätigte meinen Status als Freiberufler.“ Am 29. Dezember 2004 gründete er „Ma Ka Mo“ und startete die praktische Arbeit am 1. Februar 2005.

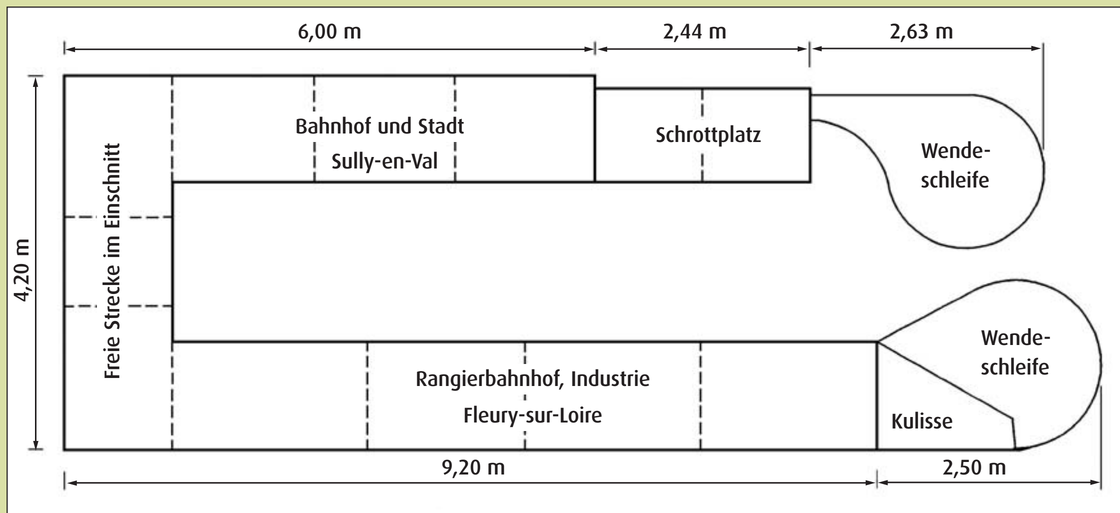
Heute staunt er selbst, was in 16 Monaten zu schaffen ist (siehe Kasten Seite 81). Jetzt gilt es, das Erreichte zu halten und das Sortiment jedes Jahr um einige Modelle zu ergänzen. Fehse: „Ich kann mit Sicherheit nicht jeden Wunsch erfüllen. Aber wenn sich ein bestimmtes Vorbild wunschmäßig zu einem Schwerpunkt verdichtet, würde ich das eher umsetzen als das, was mir im stillen Kämmerlein vorschwebt.“

Einen Grundsatz wird er nicht verlassen: „Man muss sich als Ein-Mann-Unternehmer sehr gut und sehr diszipliniert organisieren.“ Dann wird man noch lange von „Ma Ka Mo“ hören. Das nächste Projekt ist das Bahnhofsensemble von Ziesar, das er in drei Abschnitten realisieren will. *Henning Bösherz*



Der Wasserturm „Münchenbernsdorf“ bereichert Bahnhofsgelände.

Fotos: W. Fehse



In dieser Konfiguration wird die Anlage im Maßstab H0 aufgebaut und betrieben. Sie entstand in einem Zeitraum von acht Jahren.

Kurz vor dem Bahnhof Sully-en-Val müssen die zwei Radlerinnen noch den Schnellzug mit seinen Corail-Wagen passieren lassen.



Gleich in zwei Nenngrößen, in H0 und N, gestaltet ein Modellbahnclub aus Orléans in Frankreich Anlagen und greift dafür in die Geschichte und auf reale Vorbilder zurück.

Gekonnte Vorbild-Adaptionen

Auffällig an den beiden Anlagen der AMFC (Association des Modélistes Ferroviaires Centre) ist die Gestaltung, man könnte fast sagen, Architektur der tragenden Elemente: Über allen Modulen und Segmenten sind Paneele mit Deckenleuchten angebracht, die die Anlagen in angenehmes, gleichmäßig helles Licht tauchen. Das war auch für die beiden MEB-Redakteure, die beide Anlagen auf der „Modellbau Bodensee" in Friedrichshafen kennenlernten, nicht alltäglich. „Das macht

Selbst ein Schrottplatz in realitätsnahen Dimensionen eignet sich als Blickfang auf der großzügig angelegten H0-Anlage.





Sur le marché, auf dem Markt, versammelt sich jede Woche das einkaufslustige Volk von Sully, links ein typisches Pissoires.



Sind es schon les vacances, die Ferien, oder ist es nur ein kleiner Feierabendritt, der den jungen Mädeln in Kürze bevorsteht?

man seit zwei, drei Jahren in ganz Frankreich so", erläutert Michel Peschard, Vizepräsident der AMFC. Der Aufwand lohnt sich bei den Anlagen allemal.

Die H0-Anlage bietet mit dem Personenbahnhof Sully-en-Val und dem Güterbahnhof Fleury-sur-Loire zwei großartige Betriebsmittelpunkte. Die Bahnhöfe selbst sind Phantasie, aber die Association bedient sich kräftig bei real existierenden Gebäuden, Brücken und Landschaftsausschnitten und formt daraus eine authentisch anmutende Atmosphäre.

„Wir haben 1987 mit der H0-Anlage begonnen", sagt Michel Peschard, „1995 wurde sie fertig. Aber wir haben sie in den letzten Jahren vollständig →



Hingucker eins im Industrieanschluss sind diese filigranen, im Eigenbau entstandenen manuellen Weichenstellhebel.

Im weitläufigen Bahnhof von Sully-en-Val blieb noch viel vom Charme aus der großen Zeit der „PO" bis heute erhalten.





L'Église de la Ville, die Kirche der Stadt, hat einen eingehegten und gepflegten Friedhof: Einkehr und Stille neben den Bahngleisen.

Hingucker zwei am Industrieanschluss ist ein sichtlich in die Jahre gekommener Verladekran, der noch seinen Aufgaben nachkommt.

umgebaut." Und das hieß: Alle Unterbauten entstanden neu aus Leichtmetall. Konsequent wurde nach NEM gebaut. Der Betrieb erfolgt nach wie vor analog, aber es gibt eine automatische Steuerung. Und im letzten Jahr wurden die Deckenleuchten installiert.

Dank der großzügigen Gestaltung kann man einen richtigen Rundgang machen. Im Bahnhof Sully-en-Val beeindrucken die filigranen Bahnsteigdächer. Peschard erläutert, dass sich die AMFC an der Gestaltung der Bahnanlagen der früheren Eisenbahn Paris – Orléans (PO) orientiert. Das gilt auch für eine Güterhalle im Bahnhof Fleury-sur-Loire, die ihr Vorbild in Toury hat.

Hier und da können sich die Meister ihres Faches ein Augenzwinkern nicht verkneifen. So ist auf einem Marktplatz eines der früher in Paris typischen WC-Häuschen aus Metall nachgebildet. Gleich daneben findet in einer Markthalle ein Wochenmarkt statt. Und eine recht ansehnliche Kirche steht als Vorbild in keinem anderen Ort als dort, wo die Jungfrau von Orléans, Jeanne d'Arc, angeblich getauft wurde.

Näheres Hinschauen lohnt auch bei einem Industrieanschluss, bei dem nicht nur ein großer Schrottplatz mit Krananlage unübersehbarer Höhepunkt ist. Ebenso beeindruckend ist die Gestaltung der von Hand zu bedienenden Weichenantriebe. Kein Detail ist unwichtig!

Die Modellbahnfreunde aus Frankreich zeigen auch eine Nummer, oder besser gesagt, zwei Maßstäbe kleiner, was sie draufhaben. Denn die N-/Nm-Anlage mit dem Bahnhof Argent-sur-Sauldre ist strikt nach Vorbild gestaltet. Es befindet sich in der Nähe von Poitiers. Oder genauer gesagt: Es befand sich dort. „Von Paris aus wurde eine zweite Strecke für den Güterverkehr gebaut", erzählt Michel Peschard, „für den Reiseverkehr hatte sie nur lokale Bedeutung. Und im Bahnhof von Argent begann eine meterspurige Schmalspurbahn, die eine maximale Ausdehnung von 191 Kilometern erreichte. Seit den 70er-Jahren ging der Verkehr zurück, Gleise wurden abgebaut und Streckenabschnitte stillgelegt."

Ungefähr diese Zeit hat die Anlage festgehalten, vielleicht ein paar Jahre früher, als es auf der – inzwischen nur noch eingleisigen – Regelspurbahn noch dampfte. Auch im Maßstab 1:160 gilt: Genau hinschauen – und kein Detail ist unwichtig!

Zum einen beeindrucken die im Eigen- und Umbau entstandenen Fahrzeuge, vor allem für die Meterspur-Bahn in 1:160. Zum anderen sind es die

Anlagensteckbrief

Anlagentyp: H0-Segmentanlage; N-/Nm-Segmentanlage
Außenmaße: H0-Anlage 11,70 x 4,20 Meter; N-Anlage 4,80 x 0,60/0,80 Meter
Erbauer: Association Modélistes Ferroviaires Centre (AMFC), Orléans, Frankreich
Bauzeit: 1987 – 1995 (H0), erneuert 2000/2003; 2001 – 2004 (N)
System: Zweileiter-Gleichstrom (H0; N; Nm)
Gleislänge: H0 ca. 200 Meter, N ca. 30 Meter, Nm ca. 11 Meter
Gleismaterial: Peco; Märklin
Rollendes Material: Jouef, Lima, Roco, Eigen- und Umbauten; Minitrix, Fleischmann-Piccolo, Eigen- und Umbauten
Betrieb: Analog
Anlagenthema: H0 – Zweigleisige Hauptbahn, Rangierbahnhof, Industrieanschlüsse; N – Zwei- und eingleisige Hauptbahn, eingleisige Schmalspurbahn
Epoche: III und IV
Vorbild: H0 – diverse Gebäude und Geländeabschnitte; N – Bahnhof von Argent-sur-Sauldre
Homepage des Vereins: ttp://perso.wanadoo.fr/amfc



Das Team, das die beiden AMFC-Anlagen auf der „Modellbau Bodensee" 2005 betreute, rechts Michel Peschard.

Typisch für französische Neben- und Schmalspurstrecken waren „Autorails", hier ein Selbstbau auf Basis einer Z-218 von Märklin.

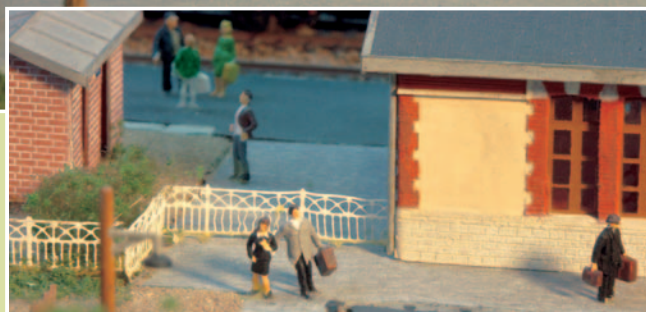




...da war es nur noch eins: Wo heute noch der rostige Rahmen einer Brücke den Kanal überspannt, fuhren vor Jahren noch Züge.



Idyll in den 1960er-Jahren: Die wenigen Autos bringen ein paar Fahrgäste zum Zug, der hoffentlich bald in Argent eintrifft.



Späte Abendsonne: Die letzten Reisenden werden in Kürze den Bahnhof verlassen haben. Man beachte den filigranen Zaun in N!

kleinen Szenen, die Freude bereiten: Da wird der rostige Rahmen einer ehemals befahrenen Brücke mal eben in der Landschaft gelassen. Eine andere, aus Stein errichtete Brücke wird nur eingleisig befahren – trotz erkennbaren zweiten Planums.

Und dann die Augenblicke von Ankunft und Abschied am Bahnhof in der französischen Provinz: Da kommt nicht nur der Modellbahnfreund in Urlaubsstimmung. Jetzt das Deckenlicht bitte etwas dämpfen!

Henning Bösherz

Der Blick über den Bahnhof zeigt: Die Strecke lebt vor allem vom Güterverkehr, der wohl noch recht aufkommensstark ist.

Fotos (14): Jochen Frickel

MODELLBAHN AKTUELL

LEMKE ▸ *26,4-Meter-Doppelstockwagen in N*



Im edlen Blau der frühen Epoche III präsentieren sich die 26,4-Meter-Doppelstockwagen (Bild) der Bundesbahn in Nenngröße N. Das Hobbytrain-Dreierset besteht aus dem Speisewagen mit dritter Klasse, DBCR4üew, dem Wagen zweiter und dritter Klasse, DBC4üew, und dem Dritte-Klasse-Wagen DC4üew. Die Vorbilder dieser Neukonstruktionen, 1951 in Dienst gestellt, verkehrten zunächst zwischen Dortmund und Frankfurt/Main.

SOMMERFELDT ▸ *Stromabnehmer für TT*

Speziell für Pikos TT-Taurus hat Sommerfeldt einen Einholmstromabnehmer (Bild) entwickelt. Der Umbausatz enthält Schrauben, Isolatoren und die rot lackierten Stromabnehmer. Für die H0-Baureihe 185 steht ein für elektrischen Oberleitungsbetrieb geeigneter Einholmstromabnehmer des Typs DSA 200 zum Tausch bereit. Zum Lackieren von ÖBB- und SBB-Oberleitungsmasten bietet Sommerfeldt lichtgraue (RAL 7035) und betongraue Farbe in 50-g-Gebinden an. Info: Sommerfeldt, Friedhofstraße 42, 73110 Hattenhofen, Tel. (07164)3195, Internet: www.sommerfeldt.de.



WIKING ▸ *H0-Kaelble mit Scheuerle-Tieflader*



Garantiert ein Blickfang auf jeder H0-Straße: Die neue dreiachsige Kaelble-Zugmaschine mit Doppelkabine ist mit dem sechsachsigen Scheuerle-Tieflader (Bild) als Schwertransport unübersehbar. Das aktuelle Audi-A4-Cabrio mit geschlossenem Verdeck und der historische Krupp Titan als Koffersattelzug gehören ebenfalls zu den jetzt ausgelieferten H0-Formneuheiten. Im Rahmen der Modellpflege erhalten der Citroen-Pkw ID 19 und die Ente, aber auch der Mercedes-Benz 220 S sommerliche Farbaktualisierungen in Pastelltönen.

ADP ▸ *Horch 930 S und C-37 „Hummel" in H0*



1939 bauten die Horch-Werke Zwickau in kleiner Stückzahl den 930S in damals moderner Stromliniengestaltung. Nach 1945 wurden noch vier Stück zusammengebaut und in die UdSSR gebracht. ADP bietet dieses „Bonzen-Auto" in 1:87 an (Bild). Des weiteren wird ein Kleinflugzeug C-37 „Cmelak" („Hummel") angeboten, das in der DDR als Agrarflugzeug im Einsatz war. Informationen und Bestellung: www.adp-modelle.de, Postfach 1222, 18262 Güstrow.

PIKO ▸ *Sächsische V T in H0*

Als VT, „Fünfe T", der Sächsischen Staats-Eisenbahnen (SStEB) feiert die Piko-89 nun auch ihren Epoche-I-Auftritt, in der Wechselstromversion mit lastgeregeltem Decoder. Königlich rollen die sächsischen Abteilwagen ABB erster/zweiter Klasse auf H0-Epoche-I-Anlagen. Die Intercity-Großraumwagen erster Klasse, Avmz207, und zweiter Klasse, Bpmz291.2, tragen Epoche-IV-Anschriften der Deutschen Bundesbahn. Als SNCF-Kühlwagen, unterwegs für „Marcel Millet", erfährt die letztjährige Neukonstruktion des Gkn Berlin ihre erste Export-Variante.

LILIPUT ▸ *Unkrautvernichtungszug und Epoche-III-Altenberger in H0*



Der vierteilige Unkrautvernichtungszug der DB (Bild vorne) erscheint zunächst in Epoche-IV-Ausführung. DR-Epoche-III-Bahner dürfen sich auf ihre Ausführung der Altenberger-Wagen (Bild hinten) freuen. Als Wiederauflage erscheinen die DB-Epoche-IV-Schürzenwagen. Neu ist ein Zweite-Klasse-Wagen mit elektronischer Schlussbeleuchtung. Info: www.liliput.de.

US-Corner



1

Die SD 45 mausert sich langsam zu einer amerikanischen Lok-Legende. Als das Vorbild im Jahre 1965 erschien, ahnte niemand, dass die rund 1500 Exemplare (SD 45, SD 45-2 und SD 45T-2) über 30 Jahre den schweren Güterverkehr prägen sollten. Die von Athearn in die hochwertige Genesis-Serie aufgenommene CSX-Maschine (Art.-Nr. G67057) ist eine SD 45-2, die zwischen 1972 und 1974 gebaut wurde. Das H0-Modell (Bild 1) zeichnet sich durch eine sehr gute Detaillierung und Bedruckung aus. Der durch zwei Schwungmassen gezähmte Antrieb wirkt auf alle Achsen. Eine achtpolige Digital-Schnittstelle ist an Bord. Der Vertrieb der Athearn-Modelle erfolgt über Noch (www.noch.com). Z-Bahnern offeriert Märklin (www.maerklin.de) unter der Artikel-Nummer 81438 eine Zugpackung der Illinois Central (Bild 2). Die in Amerika Tenwheeler genannte 2'C-Dampflok schleppt einen aus alten Plattform-Wagen bestehenden Vier-Wagen-Zug. Eine stimmige Bahnhofsszene zu schaffen, kann für Modellbahner im alten Europa problematisch sein. Walthers bietet H0-Bahnern die Möglichkeit, einen bereits aufgebauten Bahnhof (Bild 3) nach US-Vorbild zu kaufen, dem sogar noch vier Figuren, zwei Bahnsteig-Wagen, Mülltonnen, ein Getränke-Automat und diverse Gepäckstücke beiliegen. Walthers-Produkte sind im spezialisierten Fachhandel erhältlich. Info: www.walthers.com.



3



2

MODULE-CLUB LUXEMBOURG ▸ *Gedeckte belgische Güterwagen Nivelles in H0*



Drei gedeckte Güterwagen der belgischen Bauart „Nivelles", eingestellt bei den luxemburgischen Staatseisenbahnen CFL, hat der Modul-Club Luxemburg als H0-Sonderserie herausgegeben: Zwei Bierwagen der Brauerei Henri Funck, der eine im Zustand vor, der andere mit Beschriftung nach 1972, und ein Wagen der Air Liquide (Bild). Die den Übergang zur Epoche IV repräsentierenden Waggons entstanden auf Basis von LS-Models-Erzeugnissen. Info: Module-Club Luxembourg a.s.b.l., 27, Rue des Prés, L-7333 Steinsel, Großherzogtum Luxemburg, Tel. (00352)336388, Internet: http://surf.to/moduleclub.

RICKO ▸ *Lamborghini Miura in H0*

Liebhaber exotischer H0-Autos kommen bei Ricko wieder voll auf ihre Kosten. Ein Traumwagen aus den 60er-Jahren rollt mit dem Lamborghini Miura (links) an. Mehrere Automobil-Generationen später sorgt der Diablo (rechts) desselben Herstellers für leuchtende Augen. Bislang nur eine Studie ist der Geländewagen Dodge Caliber (mitte). Ricko-Fahrzeuge sind über Busch erhältlich.



LITTKE ▸ *Henschel-Sattelkipper in N*



Der Henschel-Sattelkipper HS 26 ist jetzt im Fachhandel angekommen. Das N-Modell gibt es in Grau (# 8411) oder Orange (#8410) mit rubinrotem Fahrwerk sowie in Gelb mit schwarzem Unterbau (#8412). Info: Littke N-Modelle, In der Steige 37, 71397 Leutenbach, Tel. 07195/580152, Fax 07195/580153, E-Mail: littkenmodelle@aol.com.

MODELLBAHN AKTUELL

LEMACO ▸ A 2/4 der SBB in H0



Die 2'B-Dampflok A 2/4 der SBB liefert Lemaco als feinst detailliertes Metallmodell in drei Ausführungen. Die grün-grau-schwarze Ursprungsausführung trägt noch die Anschriften der Nord-Ost-Bahn (Bild), die 191 der SBB erscheint in klassischem Schwarz. Die ebenfalls schwarze 155 ist exklusiv bei Born erhältlich. Technikgeschichtlich interessant sind die H0-Nachbildungen der italienischen Dreiphasen-Wechselstrom-E-Loks der Baureihe E.470 der FS. Info: Lemaco, Chemin du Croset 9, Case Postale, CH-1024 Ecublens, Tel. (0041)216918991, www.lemaco.ch.

VIESSMANN ▸ Z-Form-Vorsignale

Z-Bahner brauchen nun nicht mehr auf funktionsfähige Form-Vorsignale zu verzichten. Die Hatzfelder liefern eine Ausführung mit beweglicher Scheibe und eine mit starrer Scheibe und beweglichem Flügel (Bild). Die Signale sind mit einem Unterflur-Antrieb ausgestattet. Die H0-Industrie-Leuchte erhielt eine reinweißes Licht verbreitende LED. Info: www.viessmann-modell.de.



I.S. MODELLBAU ▸ Privatbahn-Köf in H0



Als Sondermodell auf Roco-Basis bietet Bernd Schumacher die Kleinlok D4 (Bild) der Bentheimer Eisenbahn an. Das Grundmodell ist im Preis inbegriffen. Mit einem Beschriftungssatz kann man Epoche-IV-Schienenbusbeiwagen VB 98 als Fahrradexpress (Bild) dekorieren. Die Sondermodelle werden nur auf Bestellung gefertigt und sind erfreulicherweise nicht limitiert. Info: I.S. Modellbau, Bernd Schumacher, Hagener Str. 290 a, 57223 Kreuztal, Tel. (02732)86647, www.IS-Modellbau.de.

MÄRKLIN ▸ Hoyer-Lok und -Wagen in H0



Die moderne Bahn in Szene zu setzen, findet immer mehr Anhänger und Anhängerinnen. Für „Hoyer Railserv" ist die Zweisystemlok der Baureihe 185 (Bild) im H0-Einsatz. Passende Containertragwagen Lgnss 577 (Bild) und Sdgkms 707 mit je zwei 20-Fuß-Hoyer-Tankcontainern sind ebenfalls lieferbar. Mit NS-Intercitywagen erster und zweiter Klasse können sich die Fans der Niederländischen Staatsbahnen zumindest in H0 auf den Heimweg machen und sich übers vorzeitige Ausscheiden des Oranje-Teams bei der WM trösten.

DR. KUNZE ▸ Gbhs der italienischen Staatsbahnen FS in TT

Einen gedeckten Güterwagen Gbhs (Bild) der italienischen Staatsbahnen FS hat Dr. Jürgen Kunze in TT aufgelegt. Das Modell verfügt über sechs Lüfterblenden pro Längsseite und eine aufgesetzte Tür aus Messingätzteilen. Das in 150 Exemplaren gefertigte Modell wird ausschließlich durch die Firma Modist vertrieben. Info: Fa. Modist, Wallburgstr. 4, 42857 Remscheid.



BREKINA ▸ *Volvo Duett und Wohnwagen in H0*



Die seltene Kombiversion des Buckelvolvo P210 Duett (Bild) ist ebenso eine Formneuheit wie der fein detaillierte Eriba-Wohnwagenanhänger, der zunächst im Set mit einem Opel Rekord P2 (Bild) anrollt. Die Sonnenblende über der Frontscheibe war in den 50er- und 60er-Jahren ein beliebtes Zubehör. Im Modell ist ein Auto Union 1000S (Bild) derart ausgestattet. Die dreiachsige Krupp-Cummins-Sattelzugmaschine befördert einen Auflieger mit Rohrladung. Das H0-Modell trägt die Anschriften einer Firma mit dem ebenso fiktiven wie beziehungsreichen Namen A. B. Bruch Hoch- und Tiefbau. Info: www.brekina.de.

REAL-MODELL ▸ *H0-Lokschuppen Ueckermünde*

Den Lokschuppen des Endbahnhofs Ueckermünde in Mecklenburg-Vorpommern hat Joachim Jüchser jetzt maßstabsgetreu als H0-Resinbausatz (Bild) herausgebracht. Sprossenfenster, Türen und Tore bestehen aus 0,3 Millimeter dünnem Messingblech. Info: Real-Modell Joachim Jüchser, Kloster 8, 25585 Lütjenwestedt, Tel. (04872)2221, Internet: www.real-modell.de.



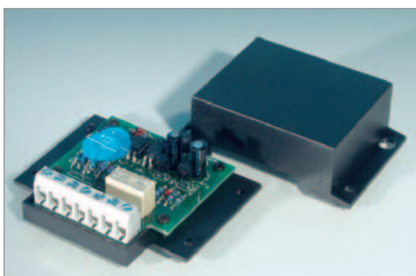
WEINERT ▸ *Schmalspur-Tenderlok 99 6001 für H0e und H0m*



Den Komplettbausatz der 99 6001 (Bild) mit genieteten Wasserkästen bietet Weinert für H0e und H0m an. Der Käufer kann jeweils zwischen einem Mabuchi- und einem Faulhaber-Motor als Kraftquelle wählen. Freunde der preußischen 55.25-56 dürfen sich auf die letztmalige Auflage der Komplettbausätze freuen. Die jeweils dreidomigen Loks unterscheiden sich in der Dachform und ob die Vorbilder mit oder ohne Vorwärmer daherkamen. Desweiteren hat der Modellbahner die Wahl zwischen DRG-, DR- und DB-Anschriften. Wie bei Weinert üblich, kann man die Bausätze mit NEM- oder Rp-25-Radsätzen ordern. Info: Weinert Modellbau, Mittelwendung 7, 28844 Weyhe/Dreye, Tel. (04203)9464, Internet: www.weinert-modellbau.de.

MODELLBAHN DIGITAL ▸ *Kehrschleifenmodul*

Das in Zusammenarbeit mit Döhler & Haass entstandene Kehrschleifenmodul KS1 eignet sich für Motorola-, DCC- und Selectrix-Anlagen und wird wahlweise als Bausatz oder Fertig-Modul geliefert. Zwei unterschiedliche Bestückungen (für H0 und größere Spuren sowie für TT, N und Z) tragen den verschiedenen Kurzschluss-Strömen Rechnung. Info: Modellbahn Digital, Peter Stärz, Dresdener Str. 68, 02977 Hoyerswerda, Tel./Fax (03571)404027, Internet: www.firma-staerz.de.



BRAWA ▸ *Fina-Kesselwagen in H0*



Angesetzte Griffstangen und feine Trittstufen zeichnen das H0-Modell des vierachsigen, bei der Bundesbahn eingestellten Fina-Kesselwagens (Bild) aus, das die Remshaldener in der Epoche-III-Version aufgelegt haben.

MICRO-METAKIT ▸ *BR 98.75 in H0*

Als exquisites Fertigmodell liefert Micro-Metakit die bayerische Lokalbahn-Dampflok der Gattung D VI. Die später als BR 98.75 bezeichneten Zweikuppler werden in drei Länderbahn- und in zwei DRG-Versionen sowie als Museumslokomotive „Berg" gefertigt. Info: Micro-Metakit, Tel. (0871)43457, www.micro-metakit.com.

MODELLBAHN AKTUELL

ROCO ▸ *ÖGEG-01.5 und Mariazeller Wagen*

Die Palette der 01.5-Varianten für H0-Bahner bereichert die Museumslokomotive 01533 (Bild) der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte (ÖGEG). Ebenfalls nach österreichischen Vorbildern fertigen die Bergheimer drei H0e-Personenwagen der Mariazeller Bahn in brauner Epoche-IV-/-V-Ausführung (Bild). www.roco.co.at.



FALLER ▸ *Bolzplatz in H0*

König Fußball lässt die Gütenbacher nicht los: Zwar kein WM-Stadion, dafür aber ein auf jeder Anlage zu realisierender Bolzplatz bereichert das H0-Freizeitprogramm. Der Bausatz umfasst Rasenspielfeld, zwei einfache Tore, Bretterwände, einen umlaufenden Zaun und fünf Kicker.

TRIX ▸ *Wiebe-Kleinlok in H0*

Im Bauzugdienst der Firma Wiebe ist das Vorbild der H0-Kleindiesellok im Einsatz. Schüttgutwagen mit Klappdeckeln enthält das Minitrix-Dreierset zur Verstärkung des N-Güterverkehrs.

SCHUCO ▸ *B-Kadett als Streifenwagen in 0*



Im September 1965 löste der B-Kadett seinen Opel-Vorgänger ab. Verlängerter Radstand, verbreiterte Spur und der 1100-Kubik-Motor waren Verbesserungen, die auch eine Beschaffung als Streifenwagen sinnvoll machten. Ganz in Weiß mit Blaulicht und Martinshorn geht das limitierte Schuco-Modell im Maßstab 1:43 (Bild) auf Einsatzfahrt, ebenso in H0 der Polizei-Käfer in Dunkelgrün mit weißen Kotflügeln.

LGB ▸ *Drovers Caboose in IIm*



Die Drovers Caboose (Bild) genannten Wagen wurden während der Weltwirtschaftskrise umgebaut, um Zugbegleitung, Personen- und Stückgutverkehr zusammenzufassen. Die wenigen Fahrgäste, die so reisten, waren vor allem Viehtreiber (engl.: Drover). Das LGB-Modell gibt das typische Aussehen dieses Wagens wieder, wie er beispielsweise bei der Southern Pacific im Einsatz stand. Der Wagen verfügt über kugelgelagerte Metallradsätze, Zugschluss- und Innenbeleuchtung. Als Überraschungsneuheit liefern die Gartenbahn-Pioniere den Bauzugwagen X9034 der Rhätischen Bahn (RhB), der beim Vorbild aus einem Personenwagen entstand. Info: www.lgb.de.

FRIHO ▸ *Dungtransportwagen der SBB in H0*



Als Handarbeitsmodell aus geätztem Neusilber fertigt Friho einen Epoche-II-/-III-Klappdeckelwagen, den die SBB zum Transport von Dünger einsetzte. Info: A. Friedli, Rawilstr. 10, CH-3775 Lenk, Tel. (0041)337331071, www.frliholenk.ch.

LANGMESSER ▸ *Holzschuppen in H0*



Das Sortiment an H0-Industrie-Gebäuden bereichert eine kleine Werkhalle mit den Maßen 160 x 87 x 44 mm. Vielseitig einsetzbar ist der große Holzschuppen (Bild), den Langmesser ebenfalls als Resin-Bausatz anbietet. Naturfreunde werden mit in Handarbeit hergestellten, etwa 12 cm hohen Kiefern bedient, die sich besonders für H0 und TT eignen. Info: Langmesser-Modellwelt, Internet: www.langmesser-modellwelt.de.

RAILTOP ▸ *Schlafwagen Typ P der ÖBB in H0*



Die Detaillierung von Railtop-Modellen zu loben, hieße, auch im Falle des ÖBB-Schlafwagens (Bild) wieder Eulen in die Schweiz zu tragen. Mit den zahlreichen separat angesetzten Teilen entstand wieder ein Spitzenmodell, das in drei unterschiedlichen Epoche-V-Ausführungen angeboten wird. Info: Railtronic, Eichaustr. 21, CH-9463 Oberriet, www.railtronic.ch.

KIBRI ▸ *Claas-Mähdrescher in N*

Mit Kemper-Mähvorsatz ausgerüstet ist das N-Modell des Claas-Lexion-480-Mähdreschers aus dem westfälischen Harsewinkel. Diese landwirtschaftliche Erntemaschine gibt es auch in einer Modellversion mit Maisgebissvorsatz und einachsigem Transportwagen mit Stützrad.

HERPA ▸ *Cessna 172 Skyhawk in H0*



Herpa geht in die Luft. Diesmal aber nicht im Bonsai-Format, sondern exakt in 1:87. Den Anfang macht der Sport- und Geschäftsflugzeug-Klassiker Cessna 172 Skyhawk (li.) . Himmlisches Fahrvergnügen versprach BMW zu Beginn der 70er-Jahre Käufern des seltenen Kombi-Coupés 2002 Tii Touring (re.), der in H0 erscheint. Weitaus häufiger ist da heute die überarbeitete A-Klasse von Mercedes (vorne) zu sehen, die Herpa für N im Set anbietet. www.herpa.de.

MODELLBAHN AKTUELL

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 51 JAHREN: Olaf Herfens Debüt im MEB

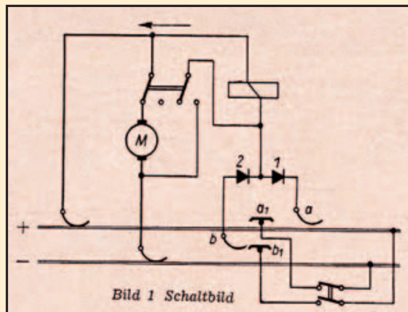


Bild 1 Schaltbild

● Dem im Juni verstorbenen großen Pionier der Modellbahn im deutschsprachigen Raum, Olaf Herfen (siehe „In Memoriam“ auf diesen Seiten), verdankt die Modellbahnergilde beispielsweise Modelle wie die V 180/118 in H0, das schmale Turmstellwerk „Erfurt“ in H0 und TT sowie Harzbahn-Lokmodelle in H0e. Schon vor der Erschaffung seiner meisterhaften Modelle machte Olaf Herfen als Autor im „Modelleisenbahner“ von sich reden, erstmals im Juliheft 1955. Herfen baute an einer Lokomotive der Baureihe 41 und wollte darin eine Modell-Zugsicherung installieren, die einige Hefte zuvor beschrieben wurde. Herfen: „Auf diese ‚Indusi‘ reagieren nur vorwärtsfahrende Loks. Um diese Sicherung auch für rückwärtsfahrende Lokomotiven verwendbar zu machen, ist eine kleine Ergänzung notwendig.“ In knappen Zeilen, dafür mit drei aussagekräftigen Schaltbildern, schilderte er die notwendigen Schritte. In späteren Jahren konnten sich die MEB-Leser vom Geschick Olaf Herfens überzeugen, dessen Name alsbald einen sehr guten Klang hatte. Seine Modelle setzen bis heute Maßstäbe.

MODELLBAHN WIEHE & PUREN

Jugendwettbewerb

● Den Nachwuchs fördern und etwas für das deutsch-französische Jahr in Thüringen 2006 tun, das verbindet die Modellbahnschau „Modellbahn Wiehe“ aus Thüringen und die Firma „puren“. Deshalb riefen beide einen Jugendwettbewerb ins Leben, bei dem es um die Gestaltung von Dioramen geht. Teilnehmen kann, wer möchte. Hans-Jörg Stiegler, Geschäftsführer von „Modellbahn Wiehe“: „Es ist unser Ziel, Jugendliche und Schülergruppen dazu anzuregen, an diesem Wettbewerb mitzuwirken und ihre gestalterischen Fähigkeiten unter Beweis zu stellen.“ Es winken Prämiengutscheine von 100 bis 300 Euro als Preise. Aufgabe ist es, ein Diorama von maximal 25 mal 25 mal 15 Zentimetern Größe zu bauen und auszugestalten. Als Thema kann „Napoleon“ oder „Eisenbahn in Deutschland“ gewählt werden. Bis zu 100 Teams können teilnehmen. Anmeldungen werden bis zum 15. August 2006 entgegengenommen. Die Firma „puren“ sponsort den Teilnehmern Profilmodellbau-Hartschaum (Modur), für alles andere sind die Ideen der Teilnehmer gefragt. Am 7. November sollen die Dioramen vorgestellt und prämiert werden. Informationen: www.modellbahn-wiehe.de, Tel. (034672) 83630.



MESSE-KALENDER

30. SEPTEMBER – 3. OKTOBER 2006:
Modell-Hobby-Spiel, Leipzig.

4. – 8. OKTOBER 2006:
Suisse Toy, CH-Bern.

26. – 29. OKTOBER 2006:
Modell Süd Bau & Bahn, Stuttgart.

3. – 5. NOVEMBER 2006:
Modellbau Bodensee, Friedrichshafen.

9. – 12. NOVEMBER 2006:
Modellbahn Köln.

18. – 19. NOVEMBER:
2. Internationale Spur-0-Expo, B-Roeselare.

24. – 26. NOVEMBER 2006:
Modellbau Bremen.

TECHNIK-MODELL-MUSEUM RÜGEN

Neues Haus, neue Schau

● Im März 2002 gründeten Modellbaufreunde aus Stralsund und Rügen einen Trägerverein zum Aufbau eines Modellbaumuseums. Es lief auch sehr gut, schon am 1. Juni 2002 wurde das „Technik-Modell-Museum Rügen“ in Samtens eröffnen. Auf 200 Quadratmetern wurden zirka 10 000 Exponate gezeigt. Nach zwei Jahren jedoch entstanden nach einem Besitzerwechsel Mietforderungen, die der Verein nicht tragen konnte. Doch Modellbauer geben nicht auf: Eine leerstehende Fahrzeughalle wurde gefunden, entrümpelt, ausgebaut und im Herbst 2005 mit den ersten Exponaten bestückt. Am 3. Juni 2006 wurde mit nunmehr 500 Quadratmetern Fläche das Museum neu eröffnet. Dank gilt Firmen und Privatpersonen für ihre Spenden sowie Baufirmen, die Restmaterial überlassen haben! Das Technik-Modell-Museum Rügen befindet sich in der Muhlitzer Straße 3 in 18573 Samtens, geöffnet ist April bis Oktober montags bis freitags 14 bis 17, am Wochenende 10 bis 17 Uhr, von November bis März nur am Wochenende.

2. MRG-MODELLBAU-SEMINAR

Stille Wasser und reißende Bäche

● Vom 30. September bis zum 3. Oktober 2006 lädt der MODELLEISENBAHNER zusammen mit dem Eisenbahn-Romantik-Club (ERC) und der Volkshochschule in Bad Mergentheim zum zweiten MRG-Modellbauseminar ein. Modellbauer und MEB-Autor Michael Robert Gauß leitet einen Kurs, in dem Techniken zur Gestaltung von Wasser auf der Modellbahn vorgestellt werden. Die Teilnehmer modellieren im Verlauf der dreieinhalb Tage einen Wasserfall und ein ruhendes Gewässer. Die Anmeldung sollte bis zum 15. September bei der VHS Bad Mergentheim erfolgen: Telefon (07931) 57138, E-Mail vhs@bad-mergentheim.de, Kursnummer 61 m-299. Der Kurs kostet 160 Euro, MEB-Abonnenten und ERC-Mitglieder zahlen lediglich 150 Euro. Die Einzahlung erfolgt auf Konto 1001890, BLZ 67352565 bei der Sparkasse Tauberfranken.

IN MEMORIAM: OLAF HERFEN

Der Nestor baut nicht mehr (†)

● „Auch wenn deine Preiserfiguren laufen und sprechen können, bist du noch lange nicht der liebe Gott." Der mit diesen Worten einen jungen Modelleisenbahner zur Toleranz gegenüber einem anderen, weniger versierten Anlagenbauer ermahnte, war der Dresdner Olaf Herfen. Ein bekannter Modellbahnfreund sagte einmal: „Er ist zwar eher klein von Wuchs, aber ein Riese an Intelligenz, Verständnis und handwerklichem Geschick." Davon profitierten beispielsweise so bekannte Modellhersteller wie Auhagen, Gützold und Kehi, für die er Ur- und Mustermodelle schuf. Olaf Herfen war außerordentlich vielseitig interessiert: Bildende Kunst, Musik, Wandern und Bergsteigen – überall konnte er mitreden, tat dies indes zurückhaltend und mit großer Bescheidenheit. Dabei zählte er zu den „Very important Persons", den VIP im Deutschen Modelleisenbahn-Verband (DMV), im europäischen Modellbahnverband MOROP und seit der Wende auch im Bund Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF). Die Funktionen in diesen Vereinen, als Vorsitzender der Technischen Kommissionen und Vizepräsident, füllte er mit Engagement und Ideenreichtum aus. Als wir uns einmal über seine 78 unterhielten, mit der er bereits 1958 einen ersten Platz im Internationalen Modellbahnwettbewerb belegt hatte, öffnete er die Rauchkammertür, hielt mir die offene Rauchkammer vors Gesicht und fragte mit verschmitztem Grinsen: „Muss schon wieder Lösche gezogen werden?" Fast hätte man meinen können, seine Preiserlein im Bw warteten nur darauf. Ich habe einen guten Freund verloren. Olaf Herfen verstarb nach langer, schwerer Krankheit am 13. Juni. Wir vergessen Dich nicht, Olaf! *Georg Kerber*

Foto: A. Stirl



Das beste Stück für den Fotografen aus der Vitrine geholt: Olaf Herfen präsentiert seine H0-78, die lange sein Lieblingsmodell war.

WWW.TT-BOARD.DE

Modelle des Jahres

● Das Internetportal www.tt-board.de ermittelte in einer Umfrage erstmals die TT-Modelle des Jahres 2005 in den Kategorien Triebfahrzeuge und Wagen. Sieger bei den Triebfahrzeugen wurde der VT 137 von Tillig, gefolgt von der E 42/242 von Siggis Exclusivmodellen/Tillig und dem Taurus von Piko. Bei den Wagen hatte der MCi von Peter Lorenz Modell die Nase vorn. Auf den Plätzen zwei und drei folgten der Bc-Touropa-Liegewagen von Tillig und der Hilfskaliwagen von Jago.

IS-MODELLBAU

WLE-Lok

● IS-Modellbau bietet die VL 0643 (ähnlich V 65 der DB) der Westfälischen Landes-Eisenbahn WLE in der typischen blauen Farbgebung an. Außerdem ist die WLE-VL 0612 in Rot avisiert, beide gibt es nur für Zweileiter-Gleichstrom. Die auf Basis von Fahrzeugen der Modelleisenbahn GmbH umgestalteten Modelle erhalten nicht nur die passende Farbgebung, sondern auch die korrekte Dachkonstruktion. Info und Bestellung: Tel. (02732) 86647, E-Mail webmaster@is-modellbau.de.

Kurzkupplung

● **Am 3. September 2006** organisiert das Eisenbahnmuseum Dieringhausen gemeinsam mit Modellbahn Matschke einen Sonderzug zum großen Dampflokfest nach Osnabrück. Infos und Fahrkarten: Tel. (0202) 500007, www.matschke.org.

● **Die Bestellfrist für die TT-52 8177** wurde bis zum 31. Juli verlängert (siehe MEB 4/2006), unter Tel. (030) 67068107 kann das Modell geordert werden. Die Stückzahl für das Sondermodell ist auf 100 limitiert.

● **Als KKW-Modelleisenbahn-Reparatur-Service GbR** nahmen drei ehemalige Technik-Mitarbeiter von Roco (alt) ihre Tätigkeit auf. Schwerpunkt ihrer Tätigkeit ist der Digitalumbau von Roco-Modellen, hinzu kommen Reparaturen und Umbauten. Info: Tel. (08654) 771410, E-Mail kkw.reparaturservice@gmx.net.

● **Die Convention of American Railroadfans** wird es auch in diesem Jahr geben. Am 14. und 15. Oktober laden die Schweizer Railroadfans nach Adliswil bei Zürich ein, Sonnabend ist von 10 bis 17.30, Sonntag von 9.30 bis 16.30 Uhr geöffnet. Veranstaltungsort ist das Schulhaus Kronenwiese. Infos: Tel. (0041 44) 7153666, www.americanrrfans.ch.

Impressum

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, J. H. Broers, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,80
Jahres-Abonnement Inland: € 44,40
Schweiz: sFr 85,70
EU-Länder: € 55,60
Andere europ. Länder: € 62,60
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711 - 0
Fax 040/23711 - 215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422


Foto: Frickel

„WIR KÖNNEN ALLES!"

Die Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE) haben heute noch alles, was eine echte Bahn auszeichnet: Eigenes Netz, eigene Fahrzeuge, eigene Infrastruktur und gute Umsatzzahlen.



Foto: Riehemann


Foto: Gauß

GARTENTEICHANLAGE

Ein Astloch gab Michael Robert Gauß den Anstoß zu einem zauberhaften Mini-Schaustück in H0-Superdetaillierung.

Außerdem

DB-Neubau-Diesellok

Märklins H0-Modell der V 80 004 stellt sich dem Anforderungsprofil der Mehrzweck-Diesellokomotive.

Retro-Look

Dunkelgrün ist wieder gefragt: Vorreiter in Sachen DR-Flair ist die Zittauer Schmalspurbahn.

Abreibung

Reibebeschriftungen stehen zu Unrecht im Schatten der Nassschiebebilder.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Das September-Heft erscheint am **16. August** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

DIE BAHN AM BALL

Die Welt zu Gast bei Freunden und bei der DB AG: Auch die Bahn profitierte vom Andrang auf die WM-Stadien.


Foto: Emersleben

MAGISCHE MOMENTE

Wenn einer eine Reise tut, kann er natürlich auch en miniature was erleben, zumal wenn ein Schloss mit im Spiel ist.

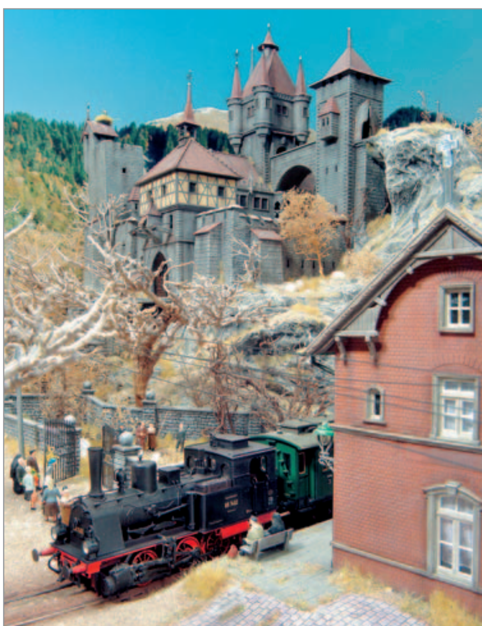

Foto: Tiedtke


Foto: MEB-Archiv

SASSNITZ EINST UND JETZT

Wo früher der Großteil des Fährverkehrs zwischen der DDR und Schweden abgewickelt wurde, sind heute nur noch überwucherte Gleise zu sehen.